8e Année. — N° 347

Numero exceptionnel

25 c (au lieu de 50c)

LA VIE AU GRAND AIR

La voiture automobile de la Société des voitures légères *Unic* (Georges Richard et Cie). 1er Prix de notre Concours Gordon-Bennett.

Comment Gagner Cet AUTOMOBILE ?

Rien de plus simple :

Voir page 360 le règlement du Grand concours de la Coupe Gordon-Bennett.

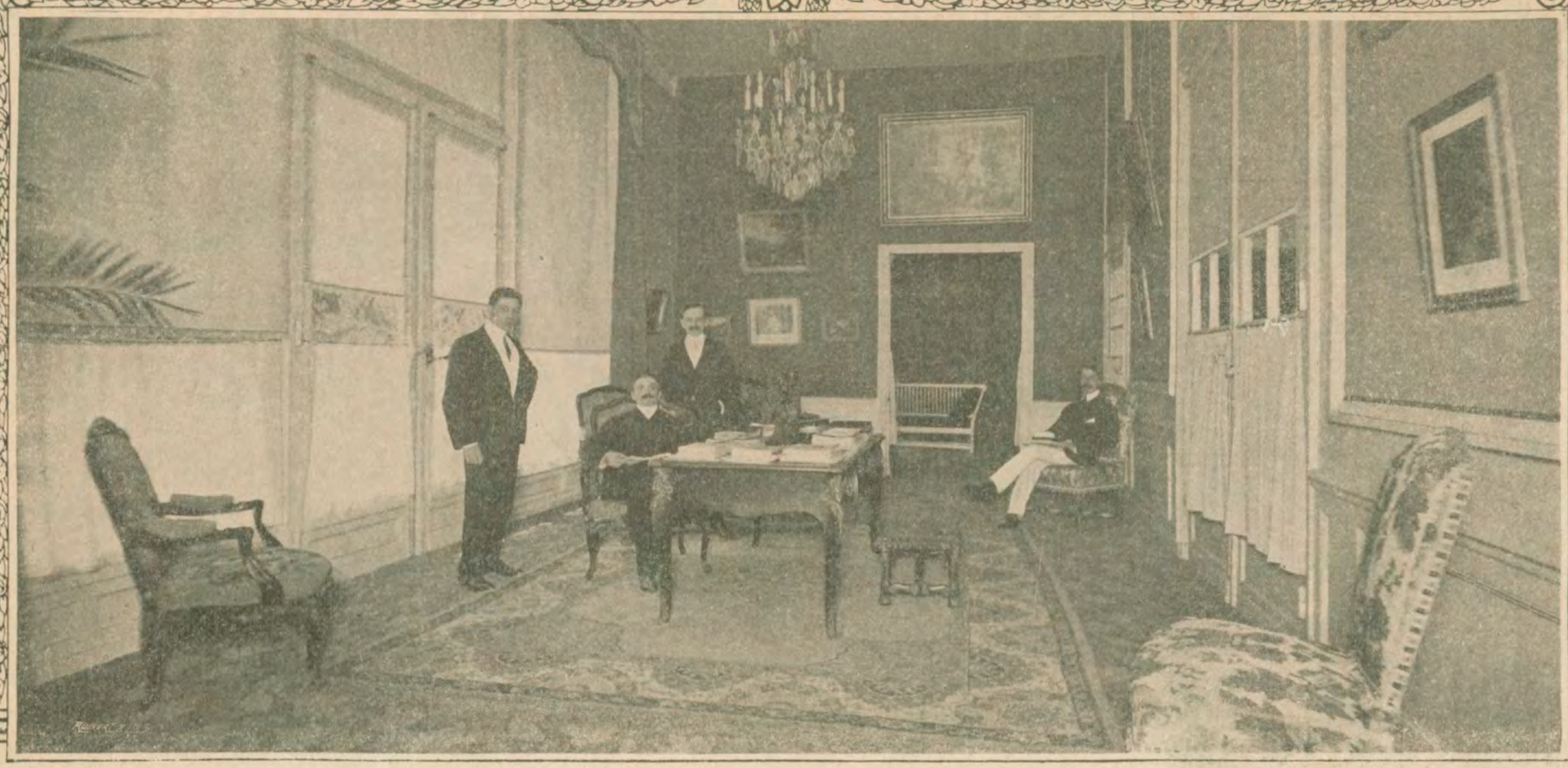
PUBLICATIONS
PIERRE LAFITTE
Je sais tout
Femina -- Musica
La Joie des Enfants

ABONNEMENTS

Paris & Départements.. 24 fr.
Etranger..... 28 fr.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSEES



DRAEGER

Adresse Télégr: AMCHARLEY. PARIS
Téléphone 549-77 509-36

SALON DE RÉCEPTION

C. L. Charley.

Agents pour l'Amérique :
ALLEN HALLE & Co, 69, Wall Street, New-York City.

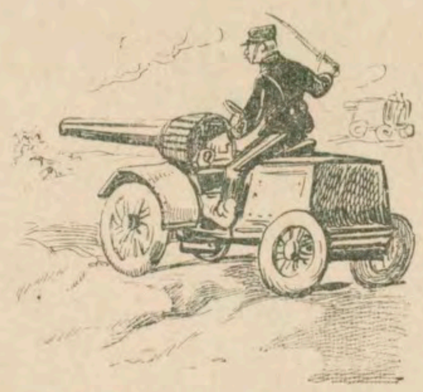
Agents pour l'Angleterre :
CANNSTATT MERCEDES Co, 132/3, Long Acre London W.-C.

Succursales du Mercédès-Palace :
NENCI, Viale Carlo Alberto A, FLORENCE
A. BLACK Ld., 80, Rua da Boa Vista, LISBONNE

La Semaine Comique, par Henriot.

— Ce que j'aime dans les costumes d'auto, c'est qu'avec eux les femmes sont presque toutes également jolies.

— J'ai absolument besoin d'être à Alger après-demain...
— Avec la grève, il n'y a pas de bateaux... mais vous pourriez acheter un canot automobile...



Encore une invention philanthropique.
La mitrailleuse automobile pouvant servir également comme cheval-vapeur pour la cavalerie.

— Vous avez failli me casser les reins!
— Et vous, monsieur... est-ce que je ne devrais pas vous demander une indemnité : si vous aviez heurté ma voiture, vous auriez pu la démolir!

EMBROCATION ATHLÉTIQUE MÉRÉ
RECOMMANDÉE
Pour assouplir et fortifier les nerfs ou les reposer après un exercice violent.
COMPLÉMENT INDISPENSABLE
de l'entraînement
AUX SPORTS
Phcie P. MÉRÉ à ORLÉANS
le Flacon 1f 50
Franco Gare 2f 10.
3 FLACONS Franco Gare 5f

MOTRICINE
"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter.- En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. TÉLÉPH. : 274-48 ; 274-28

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10 f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

La Contre-Enveloppe BILLET
131, Avenue de Neuilly, NEUILLY
.....a fait ses preuves.....
à VERSAILLES . 800 kilomètres
à PARIS-NICE . 3,000 kilomètres
à LONDRES. . . 1,650 kilomètres
et a obtenu les plus hautes récompenses

BOUGIE A CLOCHE LUTHI
29, RUE BRUNEL - PARIS

LE PHYSIOGRAPHE
FORMAT STÉRÉOSCOP. 45×107
CÉLÈBRE JUMELLE
STÉRÉO-PHOTOGRAPHIQUE
opérant sur le côté *sans éveiller l'attention*
Appareil de précision de tout premier ordre
ENTIÈREMENT EN MÉTAL
ADOPTÉ POUR LE GRAND REPORTAGE DANS LES PRINCIPAUX JOURNAUX ILLUSTRÉS DU MONDE

Le PHYSIOGRAPHE est le seul instrument qui ne présente pas l'aspect d'un appareil photographique. Il ne décèle pas sa présence et permet, par conséquent, de saisir même à 3 mètres des scènes qu'il serait impossible de prendre avec aucun autre appareil.

Prix : 225 fr.
10 fr. par mois

Le PHYSIOGRAPHE Modèle 1905, peaussé maroquin, **objectifs achromatiques, verre d'Iéna,** est livré dans un **étui de Jumelle en cuir dur avec courroie à fermoir**. Il est accompagné de: 1° **12 châssis à rideau** ; 2° **Un Stéréoscope à main** ; 3° **Un Alterneur.**

PRIX TOTAL : 225 FRANCS, PAYABLES EN 22 MOIS - 10 FR. PAR MOIS

Bulletin de Souscription
Je déclare acheter à la maison du PHYSIOGRAPHE, 2, boulevard Bonne-Nouvelle, à Paris, un *Physiographe* modèle 1905 avec les accessoires annoncés, payable 15 fr. après la livraison et 10 fr. par mois jusqu'à liquidation de la somme totale de 225 francs.

Fait à 190
Nom et prénoms .....
Professson .....
Adresse .....
Signatnre : V. G. A.

Envoi Franco du Catalogue contenant 420 Fig.

PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
F. BRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

PARFUM FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des maladies contagieuses; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

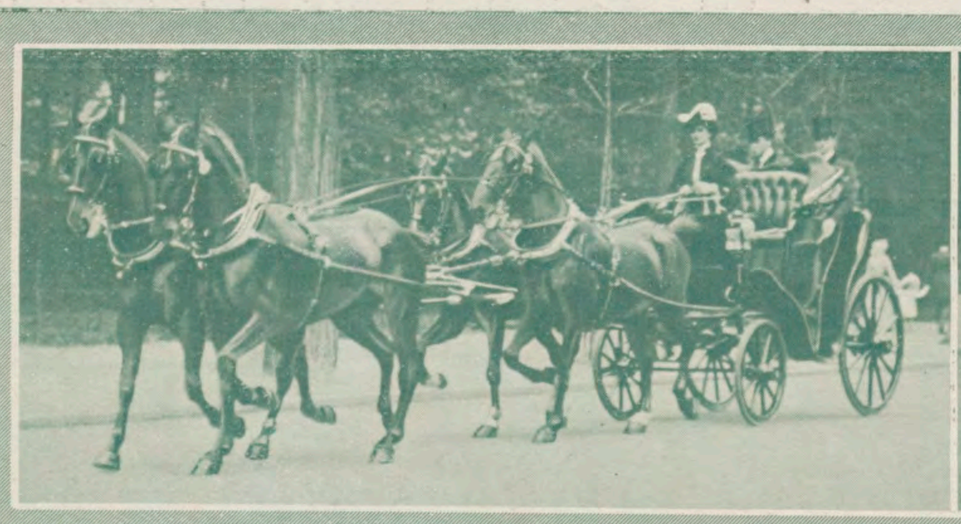
5 Mai 1905 — N° 347
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces. la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

THÉRY SUR LE CIRCUIT D'AUVERGNE

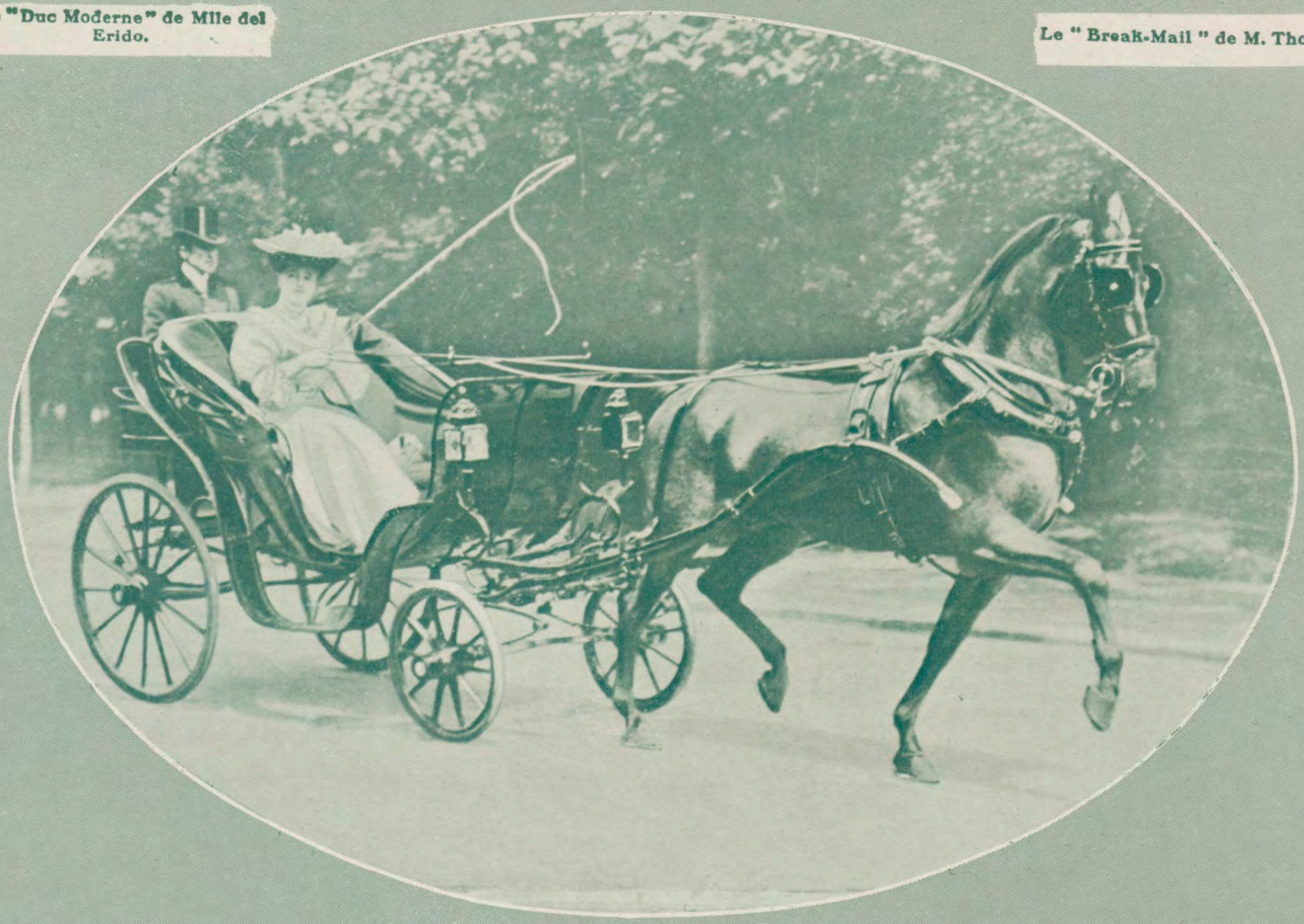
La Coupe Gordon-Bennett 1905 sera certainement une des plus passionnantes batailles que se soit livrées l'industrie automobile. Les énormes intérêts engagés dans cette lutte bien moderne justifient les soins méticuleux apportés à ses préparatifs. Les futurs concurrents, parcourant incessamment le circuit, en arrivent à connaître les moindres replis. Voici, prenant en vitesse le virage de Rochefort, Théry, le vainqueur de l'an dernier, l'homme qui a ramené la Coupe partie de France depuis deux ans.

" DRIVING " AU BOIS, LE MATIN

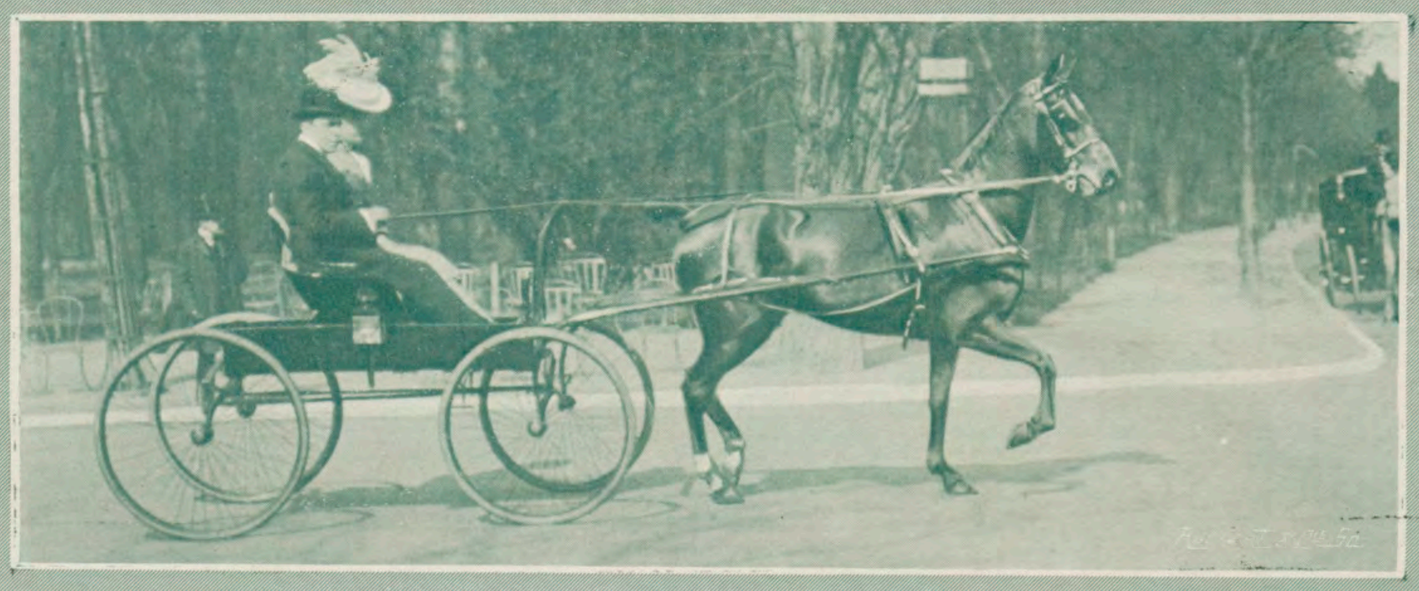


Le "Duc Moderne" de Mlle del Erido.

Le " Break-Mail " de M. Thome.



Le " Duc " de Mme Yvonne d'Orville.



M. Löwenstein et sa voiture américaine.

La bonne position en motocyclette.
Bien assis sur une selle confortable, tous les organes à la portée de la main, le vrai touriste voit clairement devant lui la route et le paysage.

LA MOTOCYCLETTE PRATIQUE

Un automobile qui n'a besoin ni de carrosserie, ni de garage, ni de mécanicien ⸗ Une leçon de motocyclette, par deux champions de la route ⸗ Les joies, les ennuis et les ennemis du motocycliste ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗

Les parties blanches sont celles qui doivent être protégées contre le froid et la poussière.

Il y a dix ans, des bicyclettes affublées de moteurs fantastiques firent quelques apparitions tapageuses. Elles atteignaient le poids de nos voitures légères actuelles. Machines d'essai, elles ne servirent qu'à des expériences ne dépassant pas un petit cercle d'initiés. Les progrès de l'automobile devaient seuls permettre de construire ces merveilles d'ingénieuse mécanique, de solidité et de souplesse que sont les motocyclettes modernes. Atteignant à peine le prix d'une bicyclette à corps droit d'il y a dix ans, le nouveau mode de locomotion pouvait prétendre à une vogue énorme. C'était le véritable automobile populaire : pas de carrosserie, pas de garage, pas de mécanicien. Son extrême facilité d'apprentissage, de conduite et d'entretien ne va pas cependant sans quelques difficultés, effrayantes pour les débutants et que pourtant de bons conseils peuvent sagement éviter. Ces conseils, les voici, donnés aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* par deux rois de la route : Cissac et Champoiseau.

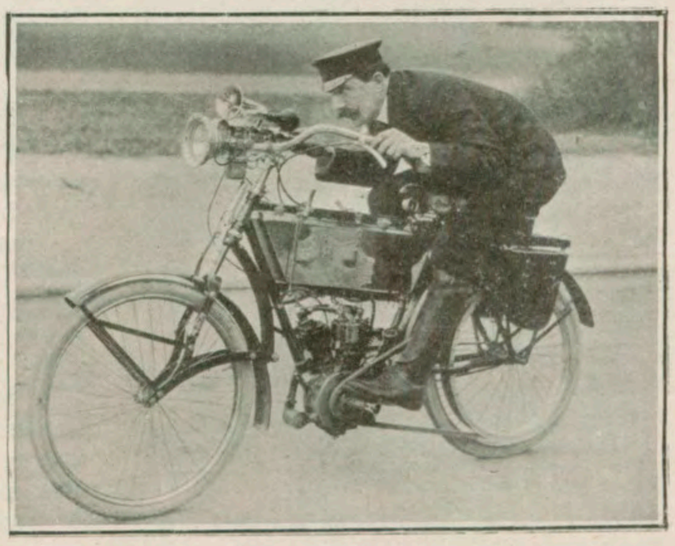
Pour marcher à côté de votre machine ou pour la pousser : vous pouvez, si vous voulez, la pousser en tenant le guidon des deux mains, mais prenez garde, en ce cas, aux pédales, dont les scies vous couvriraient les jambes de bleus ; il vaut mieux, après avoir calé vos soupapes avec des sous, si votre machine ne possède pas de lève-soupape, pousser la moto par la selle et le guidon.

Pour monter en machine, le malheureux motocycliste, une main sur le guidon mal assuré, l'autre cramponnée à la carburation, pédale à perdre le souffle, en tripotant sans pitié la malheureuse manette. En général, il ne part pas, s'arrête, cale son moteur en oubliant de décomprimer, et s'incline lourdement sur le côté. N'hésitez pas, au prix de quelques expériences, à apprendre à monter par la pédale, après avoir mis votre moteur en marche, poussez vivement votre machine, vous serez plus élégant, et moins essoufflé.

Vous voilà donc en machine ; il faut avoir, et c'est une des choses les plus importantes, une position correcte. Gardez-vous de vouloir ressembler à un coureur. Il faut d'abord que votre position soit stable ; étant donné que vous avez une roue libre, vous ne pouvez avoir de stabilité qu'avec les deux pédales au point mort ; donc, une jambe haute, l'autre basse, quoique cette position puisse paraître fatigante, c'est la seule rationnelle.

Voyez, au contraire, le « pédard » qui veut se donner une allure de recordman : il est plié en deux, perd tout le bénéfice de l'air qu'il pourrait avaler et, les pédales forcément à mi-course, oscille sans cesse.

Il faut monter à motocyclette comme à cheval ; maintenant que la fourche élastique a



La mauvaise position.
Position du « Pédard » : la poitrine rentrée, l'estomac comprimé, tout le corps contourné et courbé.

Le départ incorrect.
Le départ en pédalant et en carburant n'est jamais recommandable.

débarrassé nos mains des trépidations, nous n'avons plus à craindre que les cahots de la roue; obéissons-lui, et quand un heurt se produit, laissons-nous quitter la selle, pour y retomber doucement ensuite.

La bonne manière de partir.
Partir en s'élançant en selle par la pédale.

Vous pouvez avoir besoin de regarder en arrière; dans ce cas, ne vous cramponnez pas au guidon des deux mains, vous ne verrez rien, vous ne ferez que d'inutiles contorsions; ayez soin

Le motocycliste a quelquefois besoin de se retourner.
C'est dangereux, mais possible, à condition de lâcher franchement la main du côté où l on regarde.

de ne le faire que sur une route sans obstacles, à petite allure, et n'hésitez pas, alors, à lâcher franchement la main du côté où vous vous retournez, en l'appuyant sur la cuisse ou le porte-bagage.

Vous voici maintenant maître de votre machine, comme vous l'étiez de votre bicyclette. Connaissez-en tous es organes à fond, évitez de la démonter et d'imposer à votre moteur des tâches au-dessus de ses forces. Vêtu de drap imperméable, le ventre protégé contre le froid par une bonne ceinture de flanelle, les jambes guêtrées de cuir, aux mains de gros gants souples et couvrant le poignet, les yeux protégés de lunettes, vous connaîtrez les saines joies des longues excursions accomplies sans fatigue, sans panne. Et dans le ronronnement de votre petit moteur, heureux de donner tout ce qu'il peut, vous verrez filer à votre côté les bornes des kilomètres dans le merveilleux décor toujours nouveau des grandes routes.

P. Doyé.

Bonne façon de conduire sa motocyclette.
Conduisez toujours votre motocyclette en la poussant de la façon classique par la selle et le guidon.

Mauvaise façon de conduire sa motocyclette.
Vous risquez ainsi à chaque instant de vous heurter à votre pédale, en tenant votre motocyclette par le guidon à deux mains.

KRAMER EN HANDICAP

UN ESSAI DE RECORD DE KRAMER A BUFFALO

Le champion américain fait un essai avec divers coureurs en vue du Handicap-Record de dimanche dernier.

Ce qui distingue le vrai champion des autres, en sport cycliste comme ailleurs, c'est qu'il réunit toutes les qualités. L'inoubliable Zimmerman, tout en possédant une incomparable pointe finale, a souvent démontré qu'il pouvait également résister au train le plus sévère. Qui ne se souvient de son match avec Barden, et surtout de son handicap du mille à la Seine ?

A ce point de vue surtout, Kramer semble bien le digne émule de son fameux compatriote. Il est l'homme du rapide déboulé final, mais peut-être encore plus celui de ces handicaps menés de bout en bout à une allure terrible, sans aide, sans repos, depuis le coup de pistolet jusqu'à la ligne d'arrivée. Et ceux qui connaissent bien « Frank » disent que sa grande valeur éclate dans ce genre de course, si goûté de l'autre côté de l'Atlantique, plus encore que dans celles où le « sur-place » joue un rôle parfois bien agaçant.

Depuis son arrivée à Paris, il a d'ailleurs su nous le montrer par deux fois, d'abord au Vélodrome d'Hiver, puis dimanche dernier.

Et les sportsmen ne connaissent pas de plus pur régal que celui de Kramer, rejoignant, comme par des bonds successifs, le peloton de coureurs échelonnés devant lui, pour foncer ensuite droit sur le poteau, dans une détente finale irrésistible.

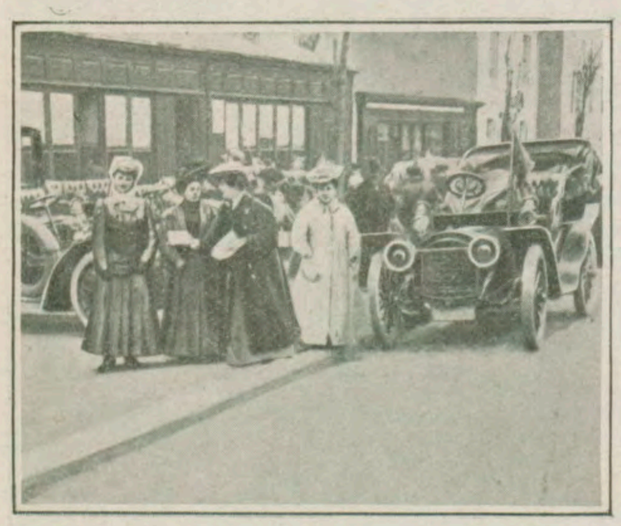
VICTOR BREYER.

LA COUPE BURTON
Course de Canots automobiles

La Coupe Burton

Après les journées de Monaco, les canots automobiles ont eu une nouvelle occasion de se mesurer à Cannes, sur 100 kilomètres, pour la coupe Burton, offerte par M. Burton, un Anglais qui sera à la coupe Gordon- Bennett le premier conducteur des Mercédès autrichiennes. Au quatrième tour, la course, qui avait réuni cinq partants, s'est réduite à un match entre le *C. G. V.*, au marquis de Jessé, racer, et le *Delahaye I*, cruiser, à M. Normand. Le *C. G. V.* a gagné la coupe, couvrant les 100 kilomètres en 2 h. 45 m. 16 s., à une moyenne de 36 kilom. 327 à l'heure.

SUR LE CIRCUIT
Excursions de l'A. C. A.



Un arrêt à Pontaumur

L'Automobile Club d'Auvergne organise des excursions sur le circuit, des excursions de touristes s'entend, car, chaque jour, les coureurs passent à toute allure et essaient les difficiles virages en vitesse.

Mais l'A. C. A tient à ce que les gens plus calmes se rendent compte de la difficulté de la tâche imposée aux coureurs, et les automobiles de famille et de tourisme qui sillonnent les routes auvergnates sont accueillies avec un véritable plaisir par ces indigènes qui, maintenant, ne parlent plus de faire la guerre aux chauffeurs.

Notre photographie prise à Pontaumur prouve d'ailleurs cette entente cordiale.

PÊCHE A LA LIGNE
Un Concours International

Les pêcheurs à la ligne ont eu leur journée internationale. Un concours de pêche à la ligne, organisé par le *Pêcheur*, a eu lieu dans les étangs de Ballancourt, près de Corbeil, et, entre autres, une équipe anglaise, au grand complet, a lutté contre toutes les séries de sociétés de pêche françaises. Pour être un véritable pêcheur à

Vue d'ensemble du Concours

M. Thibergien, le vainqueur

la ligne, il ne suffit pas de tremper dans l'eau un fil muni d'un bouchon et d'un hameçon ; le poisson est un animal dont il faut déjouer les ruses, et lorsqu'un fin pêcheur sent palpiter au bout de sa ligne un brochet de poids, il éprouve la même joie qu'un shooter qui vient de réussir un joli doublé dans un rabat.

Le concours a obtenu un gros succès, très mérité, qui a ravi et les organisateurs et les concurrents.

Le pêcheur qui a pris le plus grand nombre de poissons est M. Thibergien, de Roubaix, 77 pièces ; celui qui a pris le plus fort poids est M. Hundwen, de Boston, qui, avec 15 pièces, a eu 1 kilo 400 grammes de poissons ; enfin, M. Schœffer, de Paris, a gagné le prix réservé à la plus grosse prise avec une brème pesant 340 grammes.

CATTEAU, DE ROUBAIX
gagne le Championnat d'athlétisme

Catteau gagne l'épreuve du saut en hauteur

Le Championnat d'athlétisme s'est terminé par la victoire de J. Catteau, du Racing Club de Roubaix. Ce n'est pas un mince mérite pour un athlète de remporter cette victoire, car il faut se classer dans un 100 mètres, dans un 2.000 mètres, sauter 1 m. 50 en hauteur, 5 mètres en longueur, et lancer le poids à 9 mètres.

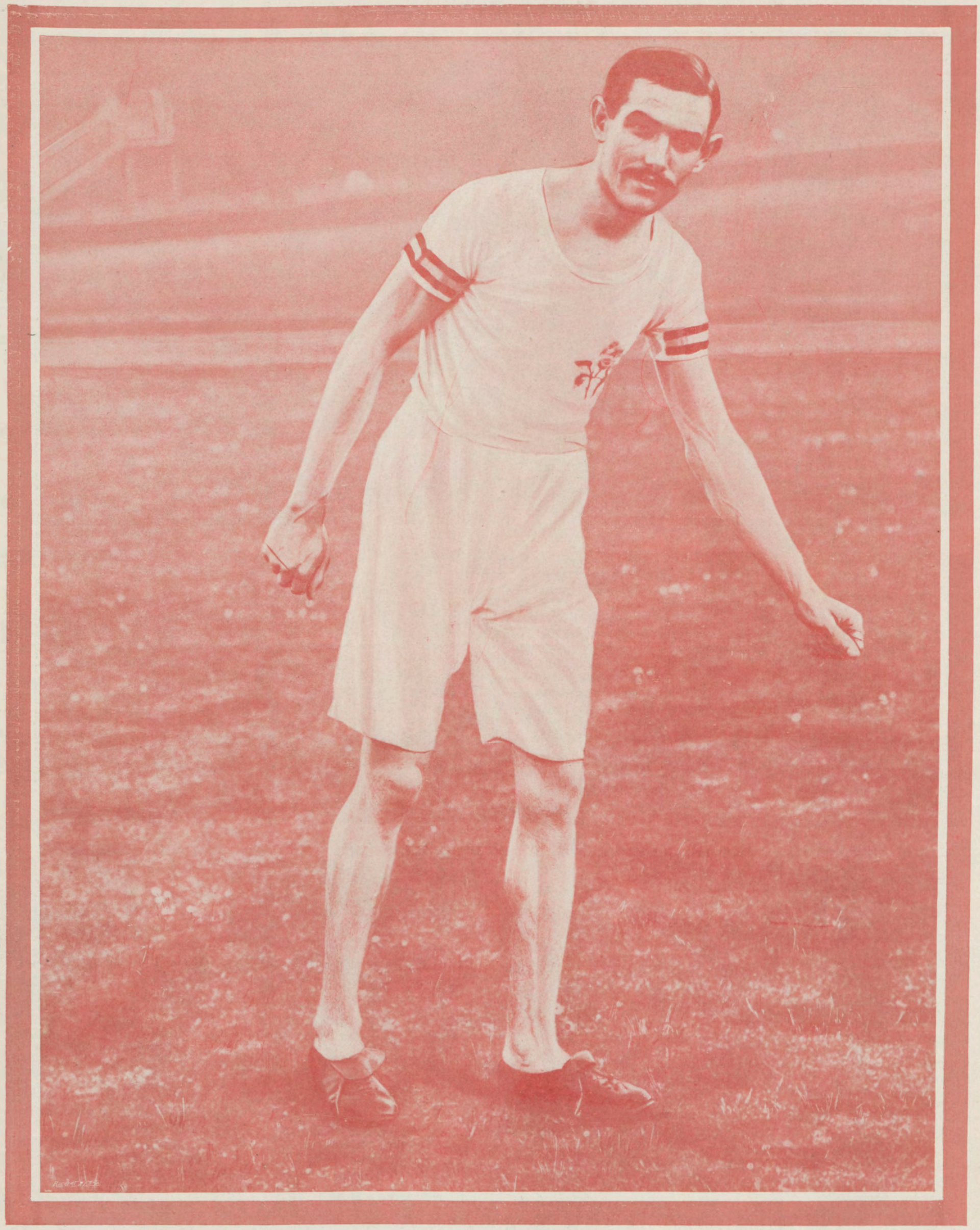
Ceux qui, avant J. Catteau, avaient remporté ce trophée fondé par l'U. S. F. S. A. en 1892, s'appelaient Drucody, Paul Blanchet, F. Reichel, Duchamp. L'an passé, Matté, du Sport Athlétique Bordelais, fut vainqueur devant J. Catteau, qui, cette année, fut le seul à remplir les conditions vraiment difficiles du championnat.

LE RACING CLUB DE FRANCE
A FRANCFORT

Une mêlée

Profitant des vacances de Pâques, une équipe du Racing Club de France, renforcée de quelques bons joueurs du Stade, a passé la frontière allemande et a fait triompher nos couleurs. Le dimanche, le Racing a brillamment battu le Frankfürt F. C., et, le lendemain, une équipe composée des meilleurs footballeurs de la Faculté d'Heidelberg.

C'est une fin de saison heureuse pour le club doyen, qui, depuis le mois de novembre, a remporté une série de victoires très impressionnantes et qui n'a pas eu de chance le jour du Championnat de Paris.



A. SHRUBB

Le célèbre coureur à pied anglais, champion amateur du monde.

SUR LE CIRCUIT D'AUVERGNE

LES PRÉPARATIFS D'UNE GRANDE ÉPREUVE

Burton, au virage de la Baraque.
Burton est l'un des conducteurs de l'équipe autrichienne. Il devait courir dans les éliminatoires françaises, mais la maison qu'il représentait s'est abstenue.

Lorsque, le 16 juin prochain, à l'heure où l'horizon commencera à s'éclairer sur les hauteurs majestueuses du Puy de Dôme, les milliers de spectateurs venus des quatre coins du monde verront les monstres de vitesse bondir d'un seul coup au signal du chronométreur, bien rares seront ceux qui sauront évaluer à sa juste mesure le total gigantesque des efforts accumulés dans ce but unique : faire courir, et courir, à date fixe, une épreuve de 550 kilomètres qui lance sur la route des engins capables d'atteindre des vitesses plus formidables que celles des rapides du Nord.

La Coupe Gordon-Bennett rentrée en France, après la victoire de Théry, au Taunus, à l'Automobile Club de France incombe donc la tâche d'organiser en 1905 la grande épreuve.

Or, dès juillet 1904, toutes les régions de France, tous les Automobiles Clubs régionaux se disputent l'honneur de la voir disputer sur le circuit qu'ils soumettent au choix de la Commission sportive de l'A. C. F.

Et nous voyons alors MM. René de Knyff, de Vogüé, Giraud, Girardot, Quinonès de Léon aller étudier sur place les titres des divers candidats. On aperçoit la Commission sportive en Auvergne, à Aix-les-Bains ; on la signale à droite, puis à gauche. Le petit jeu des pronostics bat son plein ; l'Auvergne enfin triomphe. Voilà une première étape franchie.

L'autorisation gouvernementale obtenue, deuxième étape.

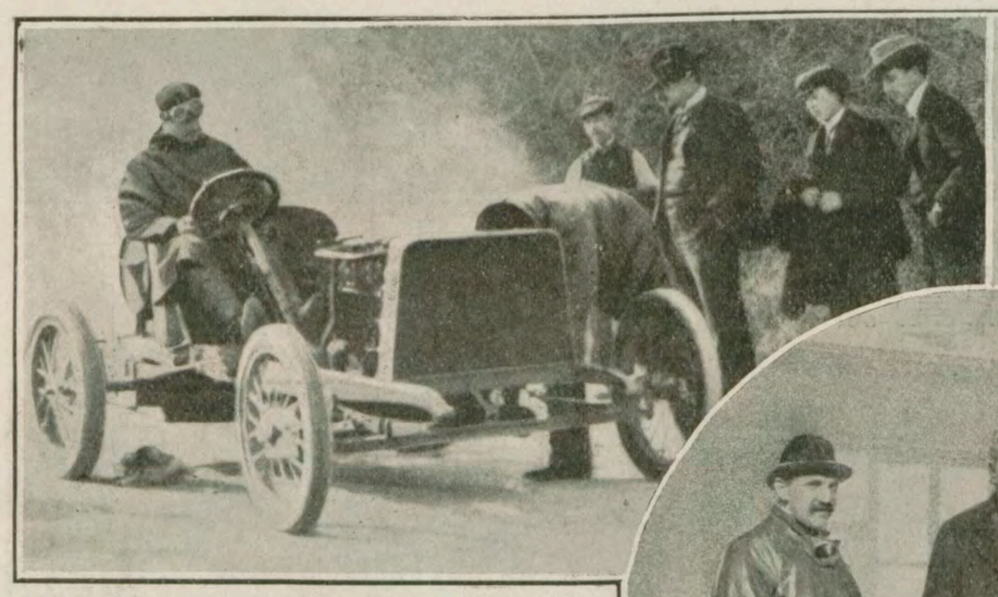
Et maintenant, au travail. Aménager la route, choisir l'endroit où les tribunes s'élèveront ; il faut tout voir, tout prévoir.

A nouveau, la Commission sportive se mobilise pour étudier la route et aviser aux travaux nécessaires. Ce sont ces travaux qui sont en cours d'exécution.

Le Circuit doit sauter trois passages à niveau, ceux de Volvic, Laqueuille et Vauriac. Il les franchira sur des ponts payés par les organisateurs et construits par les ingénieurs de la Compagnie P.-L.-M.

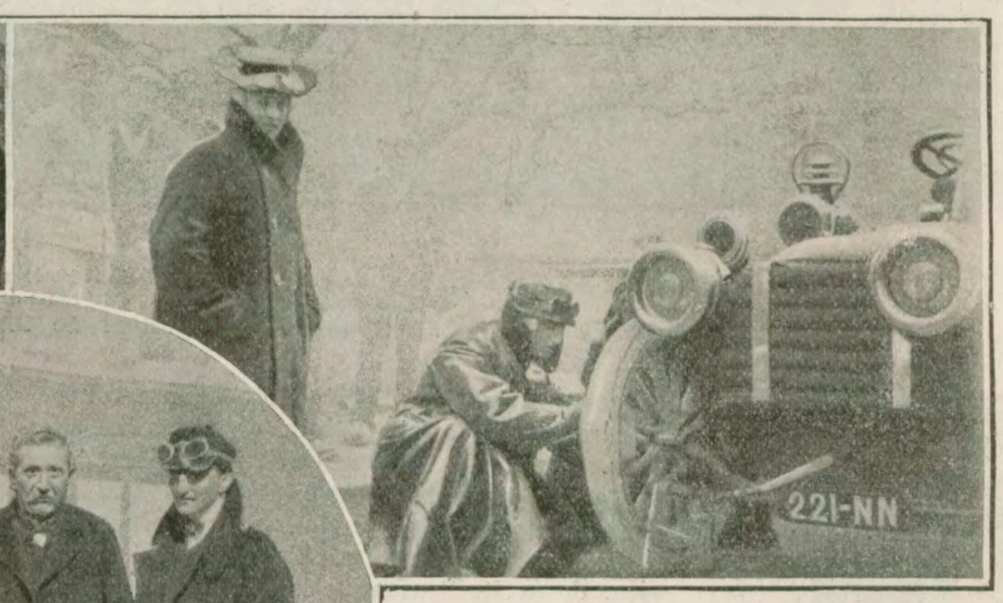
La rampe d'accès et la rampe de descente doivent être longues de 125 à 150 mètres et atteindre environ 4 0/0.

Deux passerelles permettront d'inter-

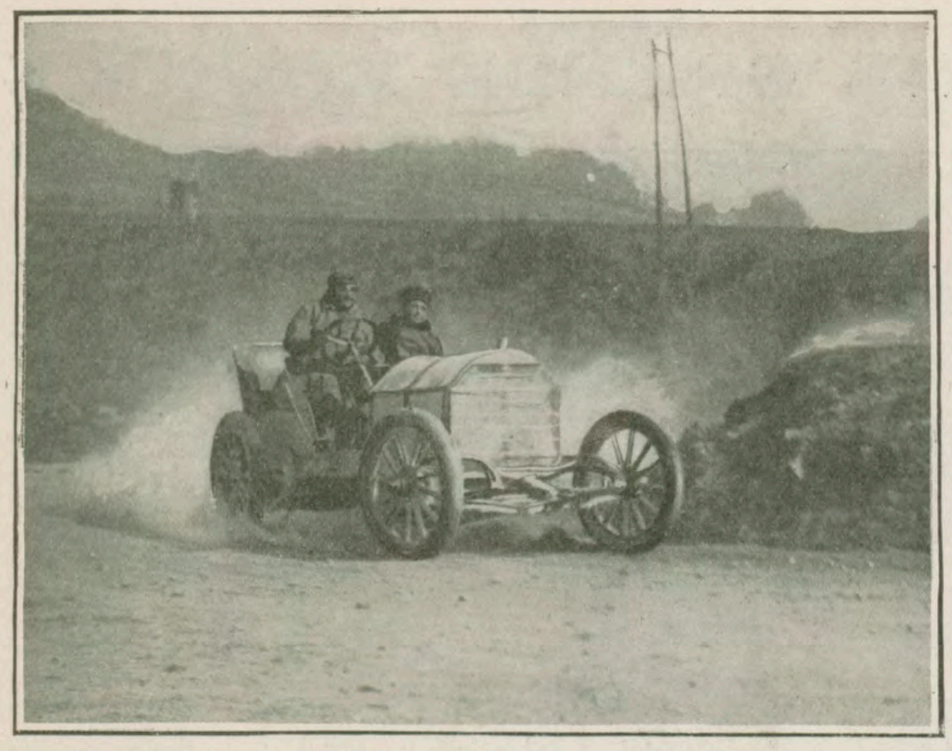


Hémery arrêté.
Hémery, sur sa Darracq 80 chevaux, s'arrête sur le bord de la route pour faire vérifier son moteur par le mécanicien.

Gabriel et Rougier.
Gabriel et Rougier viennent de déjeuner chez le père Gosme, aubergiste à Pontaumur. Le père Gosme est une célébrité auvergnate.



Rougier lutte avec un pneu.
Rougier, le quatrième de la Coupe, au Taunus, répare lui-même un de ses pneus, endommagé par les silex.



Lancia au tournant du Gendarme.
Lancia (conducteur de l'équipe italienne, prend un virage avec la même voiture qui a versé dans le ravin de Chez-Verdier.

dire complètement la traversée de la route dans les gros bourgs de Rochefort et de Lastic.

Les virages, en principe, seront tous rendus aussi sûrs que possible, mais quelques-uns seulement seront relevés de la corde à l'extérieur, surtout ceux compris entre Rochefort et Pontaumur, et ceux de la descente sur Clermont. Leur devers actuel est, en effet, des plus dangereux.

En tous ces endroits, des fossés seront comblés et mis au niveau de la route et des champs. Un virage manqué et ce ne sera pas la culbute.

Reste encore, au point de vue spécial de l'aménagement de la route, la question de la westrumite. Elle a, d'ailleurs, été vite résolue ; la chaussée des routes auvergnates est presque toujours granitique et, par suite, très peu poussiéreuse. Les classiques tonneaux « d'épandage » n'auront à fonctionner qu'entre Bourg-Lastic et Pontaumur d'une part, et entre le passage à niveau de Volvic et la Baraque d'autre part.

L'endroit où s'élèveront les tribunes a été l'objet de longues p la>res. C'est décidément sur le plateau de Laschamps qu'elles seront construites. Leur architecture sera sobre, sans apparat inutile et trop coûteux.

Et tandis que les ingénieurs et les terrassiers travaillent sur le Circuit, que la Commission sportive de l'A. C. F. doit penser et veiller à tout, que les dirigeants de l'A. C. d'Auvergne n'ont plus une minute de répit, les concurrents travaillent de leur côté sur le champ de bataille où il leur faudra lutter.

Pendant de longs mois les constructeurs ont étudié leur modèle de la Coupe, l'ont exécuté avec angoisse, puis, avec amour, ont assisté à ses premiers essais. Maintenant, c'est la période de mise au point des voitures et d'entraînement pour les conducteurs qui avouent être exténués après

Le Dr Abdel-Nour, sec. gén. de l'A. C. Ardennais. | M. Leroy. | M. Quinonès de Léon. | M. le Cte de Vogüe. | M. Desson, cap. de route de l'A. C. A. | M. Bova, délégué de l'A.C. de Milan.

La Commission sportive de l'A. C. F. sur le Circuit d'Auvergne.

M. de Knyff, Président de la Commission sportive.

deux tours du Circuit. Girardot, l'athlète Girardot, reconnaît avoir besoin de travailler ses bras. Il fait de la boxe et de l'exerciser!

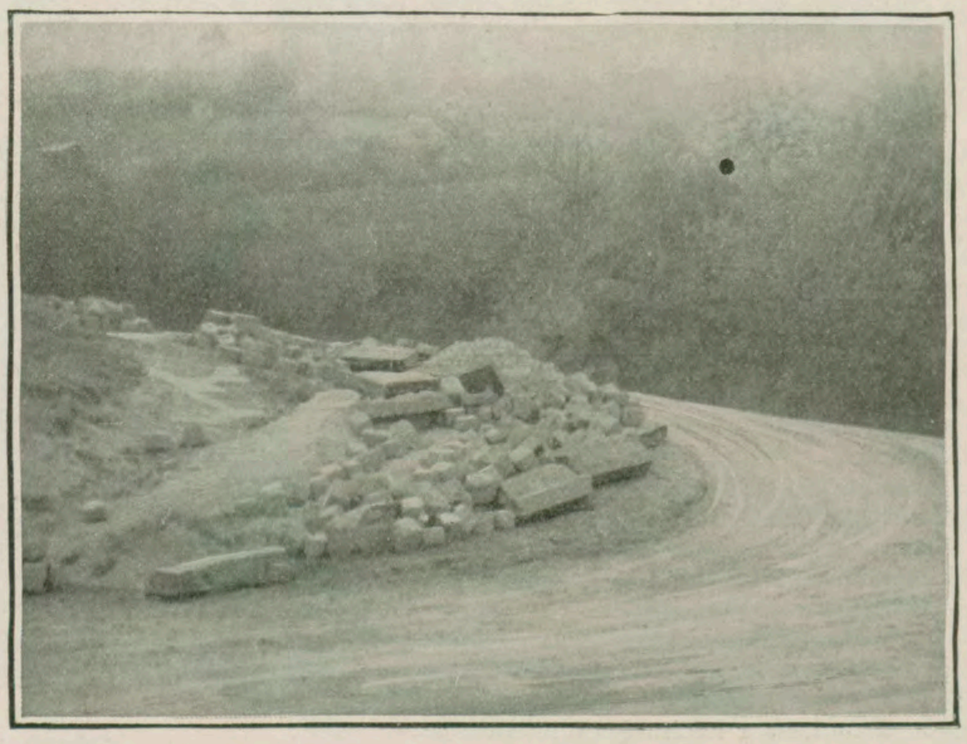
Mais, c'est aussi pour les grands maîtres de chaque marque concurrente l'organisation, si complexe elle aussi, de tous les services de ravitaillement, c'est la recherche de l'endroit propice à l'établissement d'un quartier général.

Il est telle usine où chaque ouvrier sait qu'il era posté avec dix de ses camarades à un sendroit précis et qu'il jouera dans l'équipe un rôle également précis.

Les maisons de pneumatiques ont les mêmes soucis et le même travail préparatoire.

Et voilà pourquoi nous irons tous en Auvergne avec le même sentiment d'enthousiasme et d'inquiétude, pourquoi nous attendrons avec impatience et anxiété les quelques heures du combat qui aura nécessité tant de travaux préparatoires dans tous ces milieux, si diversement intéressés à l'œuvre commune. Car tous, nous espérerons le triomphe, avec l'appréhension aussi, de voir peut-être compromis par les inéluctables fatalités le résultat de tant d'efforts réunis.

GÉO LEFÈVRE.



Les premiers travaux de la route.
Pour élargir la chaussée, trop étroite à certains virages, on a dû enlever les bordures des trottoirs.

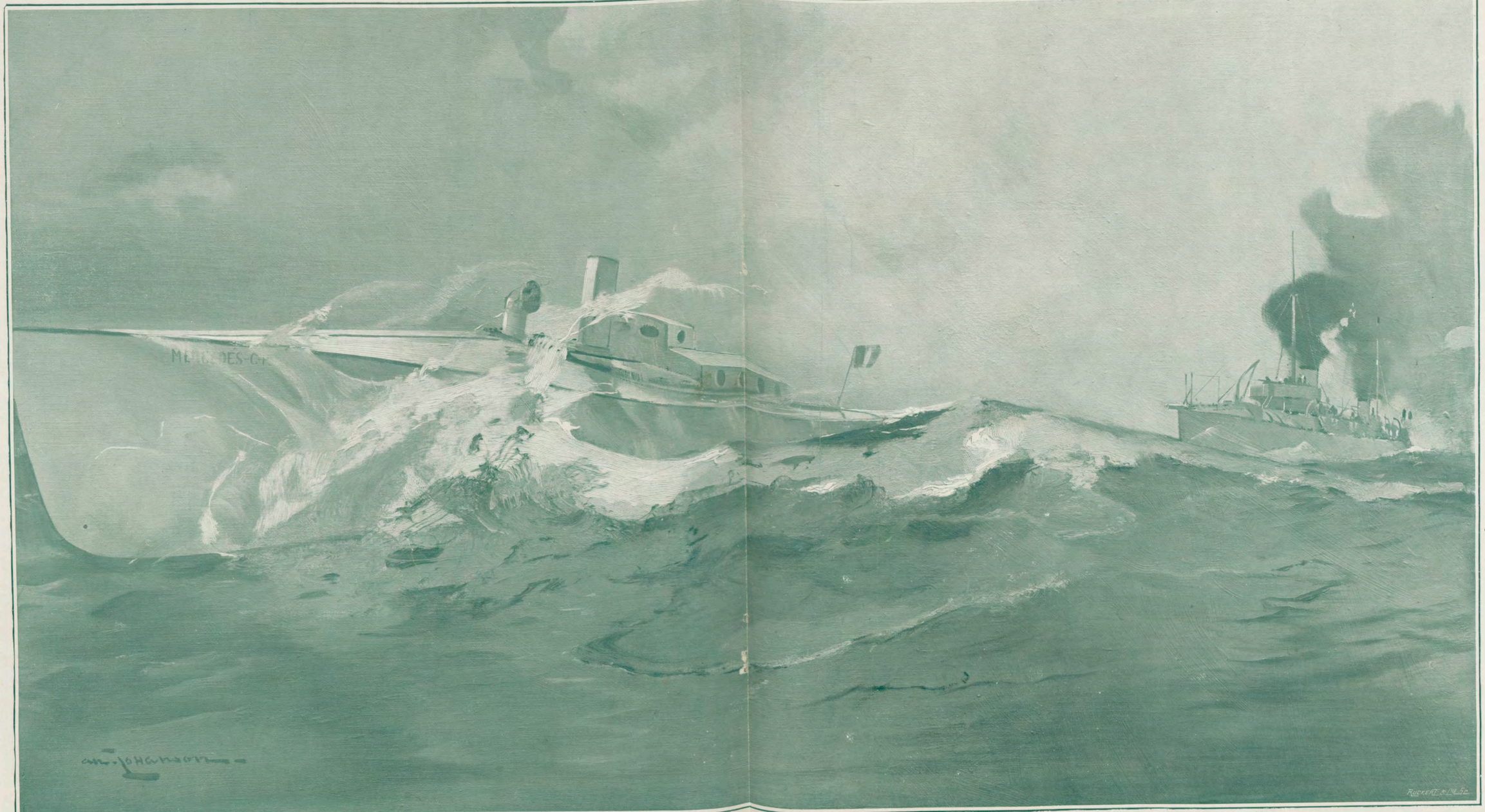
LE CAPITAINE CROUSSE

LE RECORD DU MONDE DU SAUT EN HAUTEUR

Au dernier Concours Hippique qui finissait comme d'habitude par le championnat du saut en hauteur, le capitaine Crousse a presque franchi 2 m. 50 avec Conspirateur, le cheval de M. de Mumm. Nous disons presque, car le cheval a légèrement touché des pieds de derrière la barre qui est tombée. Le record du monde est détenu par un cheval américain qui aurait sauté 2 m. 46. Tous les jours, à Fontainebleau, où il est capitaine instructeur à l'Ecole d'application, M. Crousse entraîne Conspirateur que lui a confié M. de Mumm. Sur notre photographie, le capitaine Crousse saute 2 mètres, d'ici peu il espère franchir aisément 2 m. 50.

AVANT LA COURSE ALGER = TOULON

La Vie au Grand Air



LA CROISIÈRE MONACO-TOULON

Quelques-uns des grands canots engagés dans la Coupe de la Méditerranée organisée par Le Matin, *ont pris part au meeting de Monaco. Escortés de contre-torpilleurs, ils ont gagné Toulon par mer, d'où ils sont partis pour Alger.*

Composition d'après nature de Johanson

LE ROI DE LA COURSE A PIED
A. SHRUBB

Shrubb et les prix qu'il a gagnés.
Depuis trois ans, presque chaque course de Shrubb est une victoire. Et comme sa qualité d'amateur ne lui permet de courir que pour des objets d'art et des médailles, il se trouve maintenant à la tête d'une splendide collection de coupes, pendules, brocs à bière, carafes, services de table, sans compter les lampes, théières, sacs de voyage de toute forme et de toute dimension.

De Shrubb, apprenti maçon et gagnant du Cross National anglais, le Club des "South London Harriers" fait un patron coiffeur ⸗ Une merveilleuse carrière de coureur ⸗ Imbattable sur les longues distances, dont il détient tous les records, Shrubb, opposé aux meilleurs coureurs du monde, en triomphe toujours avec la même facilité.

Pour les sportsmen français qui suivent les courses à pied, le nom de Shrubb est aussi connu que celui des meilleurs de nos athlètes, et ce n'est que par un reste de chauvinisme qu'ils se laissent aller à l'appeler le *Ragueneau* d'outre-Manche. Si l'on voulait comparer les deux cracks, il faudrait dire que Ragueneau est le *Shrubb* français.

A partir d'une certaine distance et surtout en cross-country, le champion de l'A. S. M. est certainement le meilleur coureur français, mais il faut avouer qu'il est nettement inférieur d'une classe au merveilleux athlète britannique, qui, de 2.000 yards à 20 milles, est imbattable, en forme.

L'incomparable coureur que le South London Harriers s'est approprié est le type le plus parfait du stayer : poitrine large, cuisses longues, mollets très hauts, chevilles solides, de la tête, de la tactique, de la volonté, et le cœur solidement attaché.

J'entends non parler de l'organe qui est certainement sans faiblesse, mais parler du cœur au sens commun du mot : le courage dans la lutte, la ténacité dans l'effort, la résistance contre les défaillances passagères qu'il faut surmonter. Si, dans les courses ordinaires, il galope devant ses adversaires, il a prouvé qu'il pouvait donner un effort incontestable en luttant contre le plus redoutable adversaire : le Temps. Il s'est approprié le record du monde de l'heure amateurs avec 11 milles 1137 yards (18 kil. 739,50), distance qui n'a été dépassée dans l'heure que par Watkins, recordman professionnel, avec 18 kil. 878, et Bacon. A comparer le temps des différents milles de la course, on sent le superbe courage du recordman qui lutte contre la fatigue; c'est presque les jambes ployées qu'il a fini le dernier mille, à bout de forces, ayant donné « tout ce qu'il avait dans le ventre », dernier mille couvert en 17 secondes de plus que le mille précédent. Il aurait pu marcher à 16 ou 17 kilomètres facilement, de son allure aisée, coulée; il a, mille par mille, augmenté son effort, luttant contre la fatigue, se donnant jusqu'au bout.

Shrubb est âgé de 28 ans; il était maçon de son état et courait vraiment en amateur. En 1901, il gagna le Championnat de cross-country du Sud, puis le Championnat National. Depuis ce jour, le champion des South London Harriers n'a pas connu pour ainsi dire la défaite : champion de cross du Sud, champion national en 1902, 1903, 1904, précédant de ce qu'il voulait son éternel rival, Aldridge, qui vint, cette saison même, battre les coureurs français dans le cross-country de la *Vie au Grand Air*, il est détenteur des records des 2.000 yards, des 4.000 yards et des deux milles (en 9 m. 9 s. 3/5, un de ses plus beaux records) jusqu'aux sept milles; recordman du monde des huit milles aux onze milles.

Un départ de Shrubb dans un handicap.
Shrubb attend le coup de revolver, et, très calme, il calcule mentalement l'effort qu'il aura à faire pour rejoindre et battre les concurrents échelonnés devant lui.

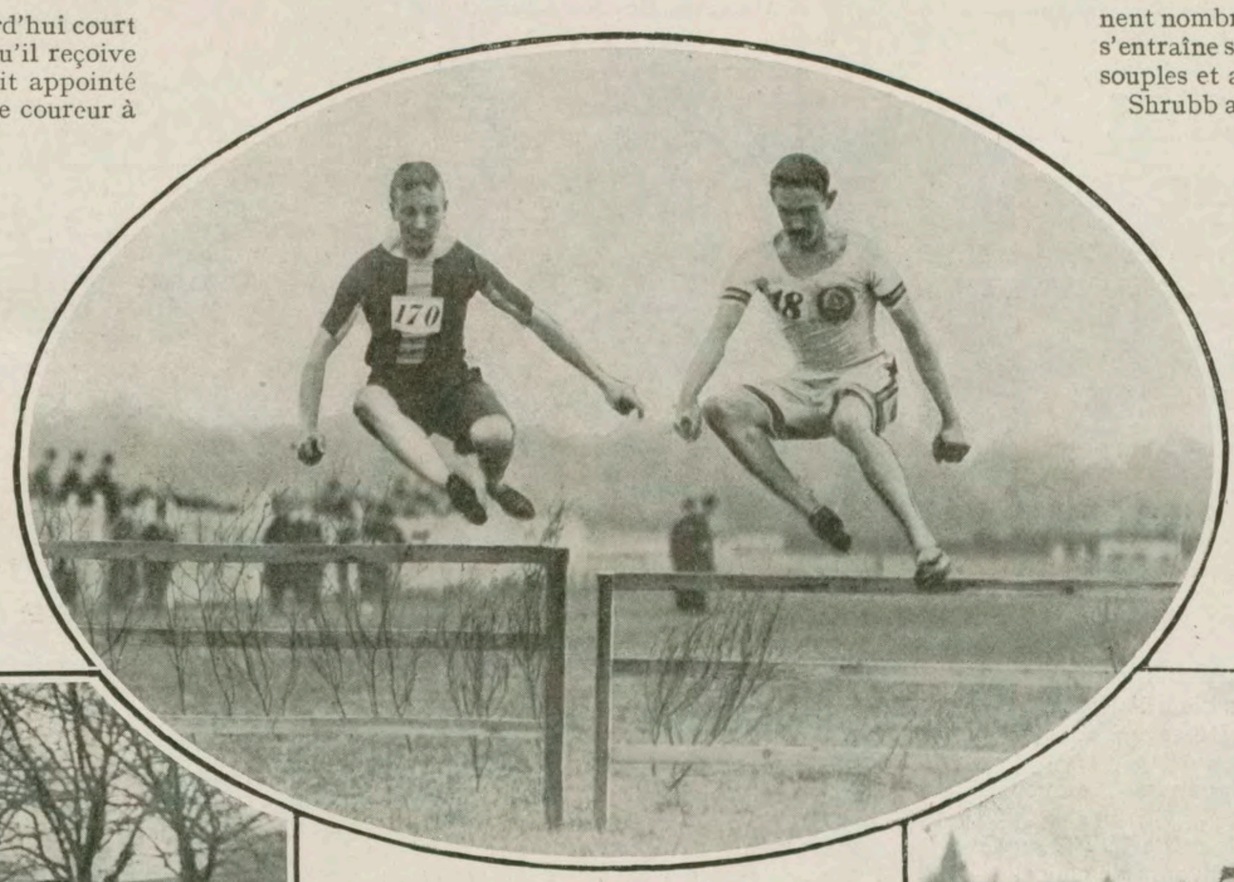
Shrubb courant sur 4 milles.
L'allure du champion est merveilleusement souple et facile; le torse immobile, le bras gauche pendant, le bras droit légèrement levé, il semble raser la terre.

Evidemment Shrubb aujourd'hui court moins en amateur; non pas qu'il reçoive des prix en espèces, ni qu'il soit appointé par un club. En Angleterre, le coureur à pied professionnel est très rare. A part Len Hurst et quelques autres, tous les coureurs sont amateurs.

Mais il y a amateur et amateur. Le maçon qui gagnait sa vie en gâchant du plâtre a renoncé à sa première profession. Pour le crack qu'il est, l'entraînement doit être méthodique et régulier, les préoccupations rares, et il importe que la forme ne se perde pas au hasard des nécessités de la vie. Si Shrubb était obligé de gagner sa vie, il négligerait sans doute le soin qu'il prend de se tenir en état; les prix qu'il gagne, nombreux sans doute, objets d'art, lampes, médailles, qui valent entre 10 livres et 30 livres, si cher qu'il puisse les revendre, ne suffiraient pas à son entretien. Le South London Harriers a trouvé la combinaison. Elle est très simple, mais il fallait y songer. Le club a acheté à son champion une boutique de coiffeur, un lavatory bien achalandé. Jamais Shrubb n'a connu les mystères de la taille et de la friction; peu importe! des employés vigilants s'occupent de faire prospérer le commerce, et pendant que les clients viennent nombreux dans la boutique, le crack s'entraîne sans souci, conserve ses muscles souples et allonge ses foulées.

Shrubb a couru deux fois en France. Un cross-country dans lequel il a battu Chastanié. Une autre fois, sur la piste du Pré Catelan, il a couru un trois milles dans lequel il battit de Fleurac. Après l'avoir tâté un tour, il démarra, de Fleurac revint; dès qu'il le sentit près de lui, il emballa encore, de Fleurac dut prolonger son effort; à la quatrième tentative, le Français était battu; Shrubb continua alors une promenade de santé, devant tout un lot à la débandade.

ROBERT DIEUDONNÉ.



Au National anglais (1905).
Accompagné d'Aldridge, Shrubb saute une haie en plein train. Quelques minutes plus tard il devait commencer son effort pour gagner, pour la quatrième fois, et avec la même aisance, la grande course annuelle.

Le record des 10 milles à Glascow.
Parcourant les 10 milles (16 kil. 90 m.) en 50 m. 40 s. 3/5, Shrubb bat le record de la distance.

L'arrivée d'un cross-country.
Profitant d'un passage de terre labourée, Shrubb lâche tour à tour ses concurrents et gagne avec son habituelle facilité.

A NOS LECTEURS & AUX SPORTSMEN

Après sept années d'existence, la *Vie au Grand Air* reste la seule revue illustrée de tous les sports. Les innombrables concurrents qui lui ont été opposés n'ont pu lui enlever une parcelle de son succès et de son autorité.

D'autres trouveraient ce résultat suffisant et s'en contenteraient ; il nous encourage au contraire à faire mieux encore. Nous voulons que la *Vie au Grand Air* soit l'égale des autres publications qui portent notre marque.

Désormais la grande revue illustrée de tous les sports sera éditée avec le même soin, le même luxe, le même souci d'art que *Je sais tout*, *Femina* et *Musica*, dont la réputation est universelle.

Le nombre des pages est augmenté, la qualité du papier améliorée et la présentation modifiée ; de nombreux encarts en couleurs, des compositions des artistes les plus célèbres, des articles des écrivains spéciaux les plus réputés, des photographies admirables feront la joie de nos lecteurs et de nos amis — qui nous remercieront de nos efforts en montrant à leur entourage la *Vie au Grand Air* ainsi transformée et modernisée.

Dès notre prochain numéro, on trouvera une double page hors texte en couleurs et les numéros suivants contiendront tous une surprise.

Pour aujourd'hui, nous donnons tout de suite le règlement du

Grand Concours de la Coupe Gordon-Bennett

Organisé par la VIE AU GRAND AIR et JE SAIS TOUT

Le Record des Concours

est battu par le Concours de la Coupe Gordon-Bennett, organisé par la VIE AU GRAND AIR

qui peuvent être très facilement gagnés par

TOUS NOS LECTEURS

car le concours Gordon-Bennett est le concours le plus simple, le plus facile, le plus équitable qui ait été jamais présenté.

Tout le monde peut y participer; il ne comporte pas d'effort d'imagination.

Rien n'y est laissé au hasard : le tirage au sort est exclus de son règlement.

Il est attrayant, parce qu'il est fondé sur l'épreuve sportive la plus passionnante de l'année.

Tout le monde voudra participer à ce Concours

Il sera divisé en trois concours bien distincts.

PREMIER CONCOURS. — Réservé à tous les lecteurs de la *Vie au Grand Air* et de *Je sais tout.*

DEUXIEME CONCOURS (Concours d'honneur). — Réservé aux gagnants du premier concours.

Ces noms seront publiés dans le n° de la *Vie au Grand Air* du 23 juin.

TROISIEME CONCOURS (Concours de consolation). — Réservé à tous les lecteurs n'ayant pas été admis à prendre part au deuxième concours (Concours d'honneur).

Premier Concours (*réservé à tous les lecteurs*).

C'est à la suite de ce concours que seront classés les 89 concurrents pour le Concours d'honneur. Un pour chaque département, soit 87, y compris le territoire de Belfort et la Corse, 1 pour l'Algérie et 1 pour l'étranger, soit un total de 89 concurrents.

Deuxième Concours. — *Concours d'honneur*

Réservé aux 89 concurrents classés dans le 1er Concours

(Voir les noms dans la *Vie au Grand Air* du 23 juin.)

Ce concours comprendra 12.000 francs de prix répartis comme suit :

1er Prix : **Une magnifique voiture automobile 10 chevaux de la Société des voitures légères « Unic » (Georges Richard et Cie)** (valeur 10.000 francs). Le gagnant de ce prix sera habillé (vêtement d'été et d'hiver) par la Maison Ström. — Du 2e au 5e prix : Une **superbe Bicyclette.** — Du 6e au 11e prix : Un **objet** d'une valeur de 100 francs.

Troisième Concours

Réservé aux concurrents n'ayant pas pris part au Concours d'honneur

(8.000 francs de prix).

Nous offrons pour ce troisième concours, qui est en quelque sorte un concours de consolation, quatre-vingt-neuf prix.

20.000 francs de Prix

dont une Voiture automobile de 10.000 francs

Ces prix seront attribués à raison d'un prix par département, plus un prix pour l'Algérie et un pour l'étranger, c'est-à-dire que, dans chaque département, le concurrent qui aura envoyé la solution la plus exacte aura droit à un prix, suivant l'ordre de classement général qui aura été établi d'après l'art. II du règlement du concours.

RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE CE CONCOURS

Tous nos lecteurs savent que chaque année une épreuve préliminaire a lieu, épreuve qui a pour but de classer pour l'épreuve finale les trois concurrents français qui doivent représenter notre grande industrie automobile dans ce grand tournoi.

On appelle cette épreuve : **l'Eliminatoire de la Coupe.**

C'est sur cette première épreuve que sera basé notre premier concours.

Le Concours d'honneur, auquel participeront uniquement les concurrents classés premiers dans notre premier concours, ainsi que le Concours de consolation, seront basés sur l'épreuve finale de la **Coupe Gordon-Bennett.**

Article premier. — Il s'agit de citer parmi les concurrents français qui vont prendre part à la première course éliminatoire les trois voitures classées premières dans cette course, avec les noms de leurs conducteurs.

Art. II. — Afin d'éviter tout tirage au sort et en cas d'*ex æquo*, les concurrents devront indiquer en heures, en minutes, secondes et cinquièmes de seconde les temps du premier.

Pour répondre à cette question, nos lecteurs devront se baser sur la longueur du parcours qui est de 548 kilomètres, et sur la vitesse que peuvent obtenir les concurrents : vitesse qui peut osciller entre 80 et 100 kilomètres à l'heure.

Ceci, bien entendu, sous toutes réserves.

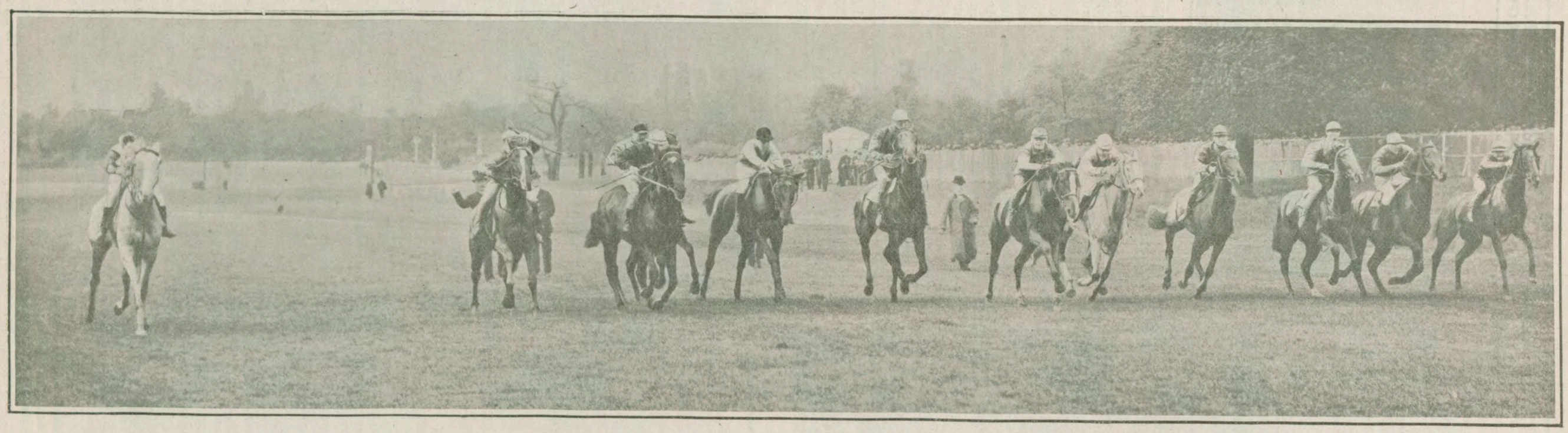
Art. III. — Chaque concurrent devra dresser une liste de ces trois voitures par ordre de classement, la signer, inscrire très lisiblement son nom, son adresse au-dessous, en ayant soin d'indiquer d'une façon « très nette » le département ou la nation qu'il habite.

Art. IV. — Cette liste devra nous être adressée avant le 12 juin, dans une enveloppe fermée sur laquelle il inscrira cette mention : **Concours Gordon-Bennett.**

Cette enveloppe ne devra contenir que la liste des trois voitures françaises, avec les noms de leurs conducteurs, que vous jugerez devoir être définitivement classées pour la course finale, ainsi que le temps du premier, sans aucune autre indication.

(*Voir la suite page* 362).

LES POULES D'ESSAI A LONGCHAMP



Rose-Blanche — Princesse-Lointaine — Luzerne — Muskerry — Brienne — Gutrune — Gioconda — Palmetta — Odalisque — Champ-d'Or — Volte-Face — Samarie

La Poule d'Essai des Pouliches (1.600 m. — 30.000 fr.). — Le Départ.

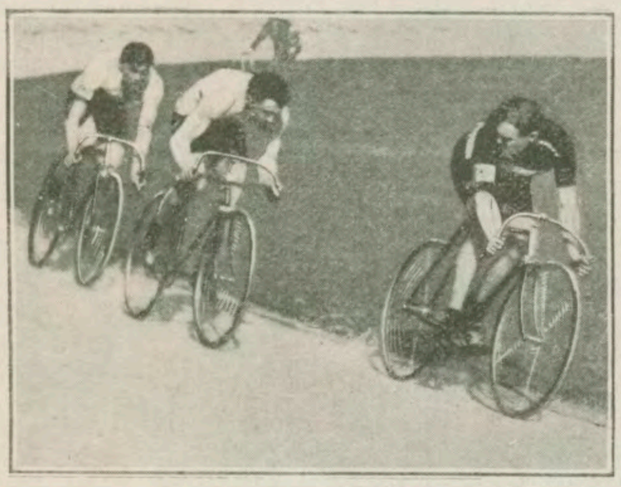
La Poule d'Essai des Pouliches a toujours été pour des pouliches de grand ordre dont plusieurs ont gagné le Grand Prix. Cette année, elle est revenue à Princesse-Lointaine, par Launay et La Souveraine, au comte Le Marois. montée par Ransch, et battant facilement un lot nombreux.

Val-d'Or — Brat — Avanti

La Poule d'Essai des Poulains (1.600 m. — 30.000 fr.). — L'Arrivée.

C'est la troisième année de suite que M. Edmond Blanc gagne cette belle épreuve ; après Vinicius et Gouvernant, Val-d'Or a fait triompher la casaque orange, toujours monté par Stern et battant dans un canter Brat et Avanti.

KRAMER BAT FRIOL à Bordeaux



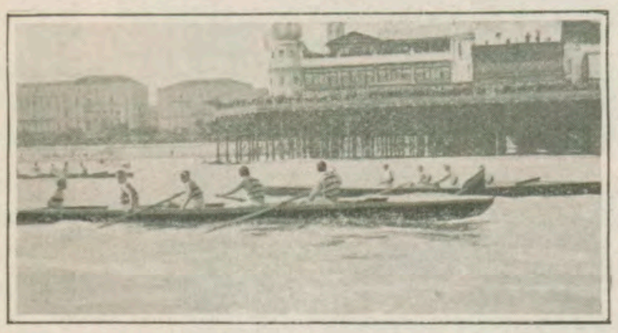
Kramer gagne la finale

Battu au Parc des Princes dans la demi-finale du Grand Prix de Pâques par Jenkins, Kramer partait le soir même à Bordeaux où, le mardi 25 avril, il rencontrait dans un match en trois manches Friol et Bader.

Trois fois de suite l'Américain triompha de ses rivaux, laissant Friol à une franche longueur derrière lui et Bader, qui s'était échappé dans les trois manches, à quelques mètres derrière le second.

Un public très nombreux était venu au vélodrome pour voir courir Kramer. Les Bordelais, très sportifs, ont été littéralement émerveillés par le grand coureur américain.

RÉGATES A L'AVIRON de Nice



Deux quatre de la Course des Juniors

Le 24 avril, les régates de Nice ont obtenu, malgré la mer houleuse, le plus gros succès, et dans les courses à quatre rameurs, la lutte des équipes italiennes, autrichiennes et françaises fut acharnée.

L'équipe française du Club Nautique gagna la course de quatre rameurs seniors.

La course de deux rameurs a été remportée par l'équipe militaire Benoît-Guyonnet, du 134e régiment de ligne, à Mâcon.

CHAMPIONNATS DE TENNIS de Courts couverts

Les championnats de courts couverts du Tennis-Club de Paris attirent chaque année un grand nombre d'engagements, et une assistance très élégante suit avec attention le jeu de nos plus fines raquettes. Pour beaucoup, cette époque est un commencement de saison et, par conséquent, plusieurs des principaux joueurs ne sont pas encore tout à fait entraînés; malgré cela, les parties furent vraiment très intéressantes, et les finales encore plus.

Ritchie, vainqueur dans le Championnat simple

Elles se sont terminées la semaine de Pâques par la victoire dans le Championnat simple de Ritchie, excellent joueur, sur Flavelle. Max Decugis, indisposé, a dû déclarer forfait, et il faut le regretter, car un match entre lui et Ritchie eût été d'un gros intérêt.

MM. Vacherot et Germot ont gagné le Championnat double; l'homogénéité et la parfaite entente de leur jeu leur ont valu d'être très chaleureusement applaudis.

M. J.-G. Ritchie et Mlle K. Gillou ont triomphé dans le handicap mixte; MM. Andrews et Verdé-Delisle dans le handicap double, et M. Germot dans le handicap simple.

Le handicap des vétérans a été remporté par Rolland (15-3), qui bat Oyler (—15), 6/4, 6/0, 6/2.

Et maintenant vont commencer les grandes parties sur courts découverts, jusqu'aux Championnats de France qui promettent d'être très brillants, cette année.

LE VAINQUEUR DE PARIS-ROUBAIX MAITRE NAGEUR

Trousselier, après un bon bain, se chauffe au soleil

Soldat au 101e de ligne, à Nogent-le-Rotrou, Trousselier trouve au régiment des loisirs pour s'entraîner et il vient de prouver brillamment combien cet entraînement lui était profitable qui lui a permis de décramponner dans Paris-Roubaix les meilleurs routiers.

Entre temps, Trousselier, sportsman éclectique, ne dédaigne pas la natation, puisqu'il est maître nageur à son régiment. Notre photographie le montre à nos lecteurs en costume de bain, couvert de la tunique militaire qu'il a enfilée en hâte, et coiffé d'un chapeau qui, mieux que le képi, le protège d'un soleil de juillet.

LE LYCÉE DE DIJON Champion de France de Rugby Scolaires

L'équipe du Lycée de Dijon

C'est à l'Union Athlétique du lycée Carnot, à Dijon, qu'échoit ce titre, cette année. Vainqueur du lycée de Bourg, champion de l'Est; du lycée de Grenoble, champion des Alpes et du littoral, l'U. A. L. C. devait jouer la finale contre l'équipe du lycée Hoche, de Versailles, champion de Paris, du Nord et de l'Est, qui a déclaré forfait.

L'équipe du lycée de Dijon est très allante et comporte d'excellentes individualités.

Notre grand Concours de la Coupe Gordon-Bennett — *Suite*

Art. V. — Chaque concurrent n'a droit qu'à une seule liste. Tout lecteur qui enverrait plus d'une liste serait mis hors concours.

Art. VI. — On devra coller sur cette liste les bons correspondant à ce concours que l'on trouvera dans les nos 347, 348, 349, 350, 351, 352, de la *Vie au Grand Air*.

Pour trouver les gagnants, nous rechercherons, parmi les listes classées par départements et par nations, celle qui se rapprochera le plus, dans chaque département ou dans chaque nation, du classement officiel de la course éliminatoire. Le temps du premier en heures, minutes, secondes et cinquièmes de seconde, ne servira, comme l'indique l'article II, qu'aux cas de solutions *ex æquo*.

Art. VIII. — La publication des résultats du premier concours sera faite dans le numéro de la *Vie au Grand Air* du 23 juin.

Art. IX. — Seront seuls admis à participer au Concours d'honneur les concurrents de chaque département ou de chaque nation classés dans notre premier concours. (Voir les noms des lauréats dans la *Vie au Grand Air* du 23 juin.)

Art. X. — Les concurrents qui prendront part à ce Concours d'honneur devront nous adresser le nom de la première voiture, avec le nom de son conducteur, qui doit arriver dans la **Coupe Gordon-Bennett**, en indiquant, comme pour l'Eliminatoire, le temps en heures, minutes, secondes et cinquièmes de seconde, en cas de solutions *ex æquo*.

Art. XI. — Le troisième concours (Concours de consolation) est uniquement réservé aux concurrents n'ayant pas été classés pour participer au Concours d'honneur. (Voir les résultats dans la *Vie au Grand Air* du 23 juin.)

Les règles de ce concours sont les mêmes que celles du Concours d'honneur (voir l'article IX), avec cette différence que les concurrents seront, comme pour le concours, classés par départements et par nations.

C'est donc 89 objets d'une valeur de 100 francs qui seront attribués à cette épreuve de consolation.

Art. XII. — Les réponses pour le Concours d'honneur et le Concours de consolation devront nous parvenir au plus tard le 2 juillet, elles devront être adressées à la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, et porter sur l'enveloppe: **Concours Gordon-Bennett**.

NOTA : Les résultats seront publiés dans la *Vie au Grand Air*, le 21 juillet.

On trouvera les bons de participation pour le Concours d'honneur et le Concours de consolation, dans les numéros 353, 354, 355 de la *Vie au Grand Air*.

Jusqu'au 1er Juin 1905, toute personne s'abonnant pour un an à la *Vie au Grand Air* ne paiera que 18 francs au lieu de 24 fr.

Une Pêche à 2.300 mètres d'altitude

La pêche à la truite est un sport passionnant ⌀ Une pêche dans un lac des Pyrénées à 2.300 mètres ⌀ Le Campement ⌀ Les différents genres de pêche à la truite. ⌀ ⌀ ⌀

Le pêcheur apparaît généralement comme un sédentaire. On l'imagine volontiers, selon une formule devenue classique, gras et lourd, vêtu de coutil, coiffé d'un vaste chapeau de paille, immobile et muet au bord de l'eau dormante.

La pêche est un sport très ancien, très passionnant, qui possède son code rigoureux, ses adeptes, ses virtuoses. Si elle figure rarement au premier p'an de l'actualité, c'est en raison même de sa difficulté, de sa longueur d'apprentissage, qui en font une véritable science peu accessible à la foule trop pressée d'exceller du premier coup et hostile à l'étude patiente. Il est inutile, en ce jeune et vivant journal voué à l'exaltation du grand air, de vanter cette forme si intéressante de l'activité physique. Il convient seulement de faire part au public d'une expérience que nous eûmes la fortune de mener à bonne fin et qui nous semble de nature à l'intéresser.

Les Pyrénées ne possèdent pas de grands lacs de plaine. En revanche, les lacs de haute altitude y sont innombrables. Ils constituent même la caractéristique essentielle de ces montagnes charmantes par ailleurs, et contribuent plus que les glaciers et les crêtes à donner la marque particulière de leur séduction. On peut, pour la clarté du récit, diviser ces lacs en trois catégories bien distinctes, d'après l'étage qu'ils occupent.

Les premiers, entre 1.500 et 1.800 mètres, sont de vastes et profonds entonnoirs alimentés par toutes les cascades descendues des cimes. Ecrasés par les hautes murailles environnantes qui les privent de soleil et de vent, ils étalent entre les sapins immobiles leurs eaux sombres, silencieuses et calmes. Les lacs d'Oo, de Gaube, d'Orrédon, d'Artouste, de Lesponne sont des lieux de promenade classique pour les baigneurs paisibles de Luchon, Cauterets, Barèges, Eaux-Bonnes, Bigorre. Ils sont habités ; le droit de pêche est affermé aux indigènes qui descendent chaque jour les truites en ville. La foule s'arrête là, bien à tort, car c'est seulement l'antichambre des merveilles.

Campement au bord de l'Estan-Mayon.

L'Estan-Mayon, situé au fond de la vallée de Colomès, est un des lacs les plus importants et les plus poissonneux de cette région lacustre sans rivale dans les sauvages sierras de Catalogne,

Au dessus, en effet, entre 1.800 et 2.500 mètres, les vallées encaissées naguère s'élargissent, les montagnes s'abaissent et s'écartent, les forêts compactes s'éclaircissent peu à peu, l'air circule plus librement à travers les solitudes plus joyeuses, et sur les gradins des cirques blancs s'épanouissent à la lumière, enchâssés dans une ceinture brillante de rochers couronnés de sapins tordus, mille petits lacs miroitants qui palpitent, qui bougent, qui bavardent par le filet de voix de leurs cascades, et vivants à cause des nuages qui s'y reflètent, du soleil qui les réchauffe, de la brise qui les agite de longs frissons.

Il existe dans les Pyrénées, dans la région des hauts pâturages, à 2.300 mètres, entre les dernières forêts et les premiers névés, une zone moyenne de climat tempéré, d'aspect riant, qui, à côté des commodités de l'existence matérielle, offre la gamme complète des aspects les plus variés.

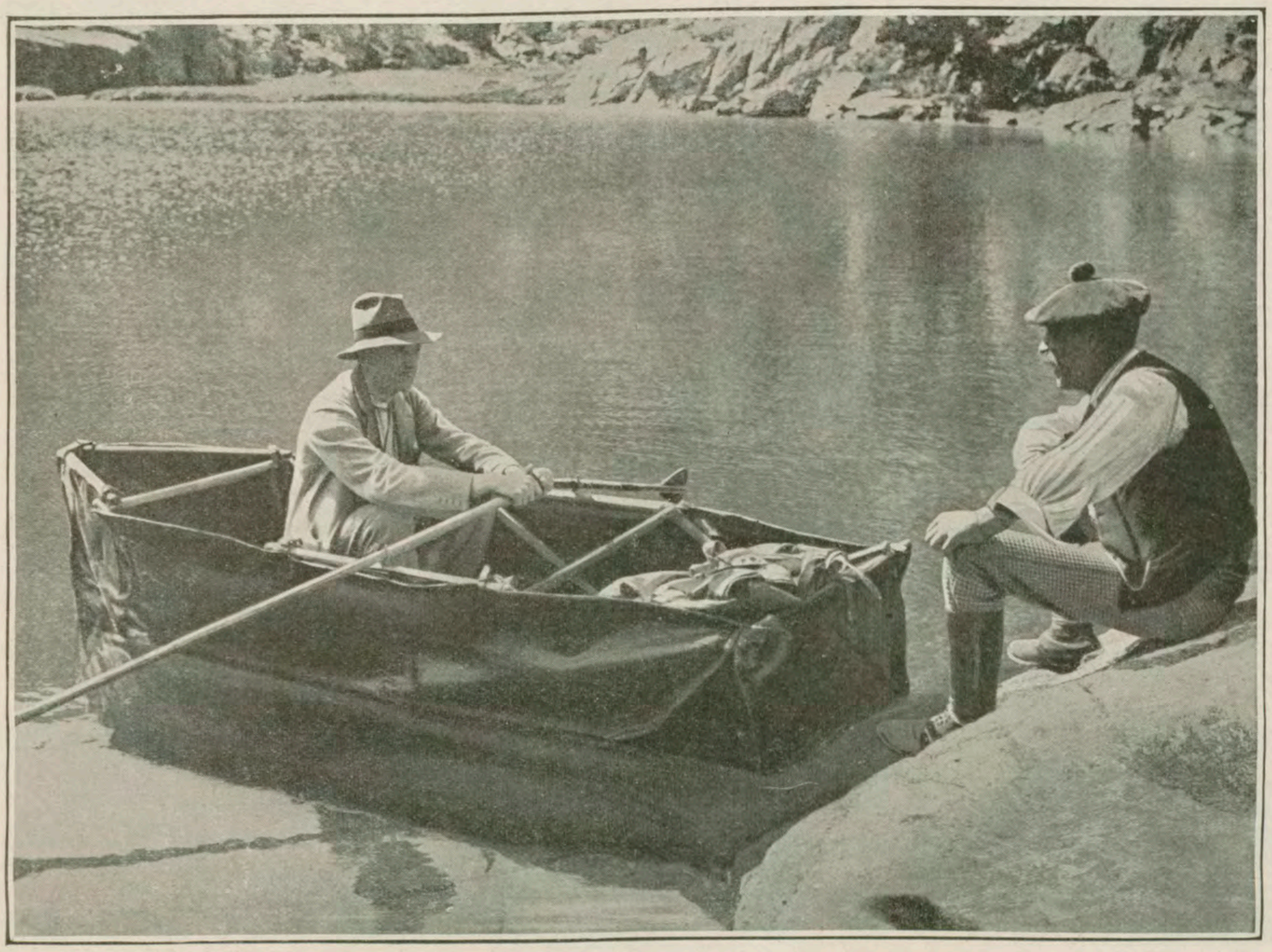
La première condition, pour passer quelques jours là-haut, c'est évidemment d'y camper, car la saleté légendaire des cabanes pyrénéennes, surtout en Espagne, impose l'obligation de transporter avec soi sa maison, — maison de toile certes, mais résistante quand même, toujours prête à être dressée n'importe où, et propre. Une tente-cachou de 8 kilos suffit pour quatre hommes.

On l'établira, solidement fixée au sol, dans un endroit bien abrité du vent, à proximité d'un grand feu, et de préférence entre deux gros rochers. Il est essentiel, en ces régions où les nuits, même en été, sont froides, de se prémunir d'avance contre les brusques changements de température et de savoir à l'occasion sacrifier le pittoresque au confort.

Le campement installé, on procédera au démontage du bateau. Le nôtre, un folding-boat système Doyen-Monjardet, se compose d'une armature légère en frêne tourné qui se fixe dans une toile goudronnée. Plié, il a les dimensions d'un paquetage ordinaire, se porte à dos d'homme et pèse 20 kilos. Une ceinture mobile en kapok est destinée à assurer sa parfaite flottabilité.

Les truites abondent naturellement en ces eaux froides et pures, constamment renouvelées par les cascades. Elles pèsent en moyenne de 3 à 6 kilos et sont d'une chair très savoureuse. On les pêche à la mouche artificielle, au ver, au véron naturel ou artificiel. Les engins indispensables sont la canne, le moulinet garni de soie, le portefeuille avec diverses sortes de mouches et des bas de ligne en racine teinte, une épuisette ployante avec manche rentrant en trois parties et muni d'un crochet pour suspendre à la ceinture, une boîte à compartiments renfermant un choix de poissons artificiels.

La canne, longue de trois ou quatre mètres doit être très flexible, munie d'anneaux et d'un porte-moulinet. Le moulinet est en



Mise à l'eau du bateau-pliant.

La digue du lac étant hérissée de rochers dont l'accès est interdit aux mulets, il est plus sage d'utiliser le bateau pour transporter le campement sur un rivage plus hospitalier où l'on dressera la tente.

ébonite avec bords en métal, garni d'une ligne en queue de rat de 25 à 30 mètres et faite d'un mélange de soie et de crin. Ces lignes sont de beaucoup les meilleures, car elles offrent l'avantage de surnager sans enfoncer. La mouche s'ajoute sur le bas de ligne. On s'accorde généralement à considérer comme supérieures la mouche de pierre, « stone fly »; la mouche bleu clair, « blue dun »; le cousin noir, « black gnat »; la fourmi rouge, « red ant »; la chenille ailée, « wings palmer ». Cette dernière a la préférence des connaisseurs. Il en existe des quantités d'autres, mais il est bon de s'en tenir à quelques modèles, surtout lorsqu'ils ont fait leurs preuves.

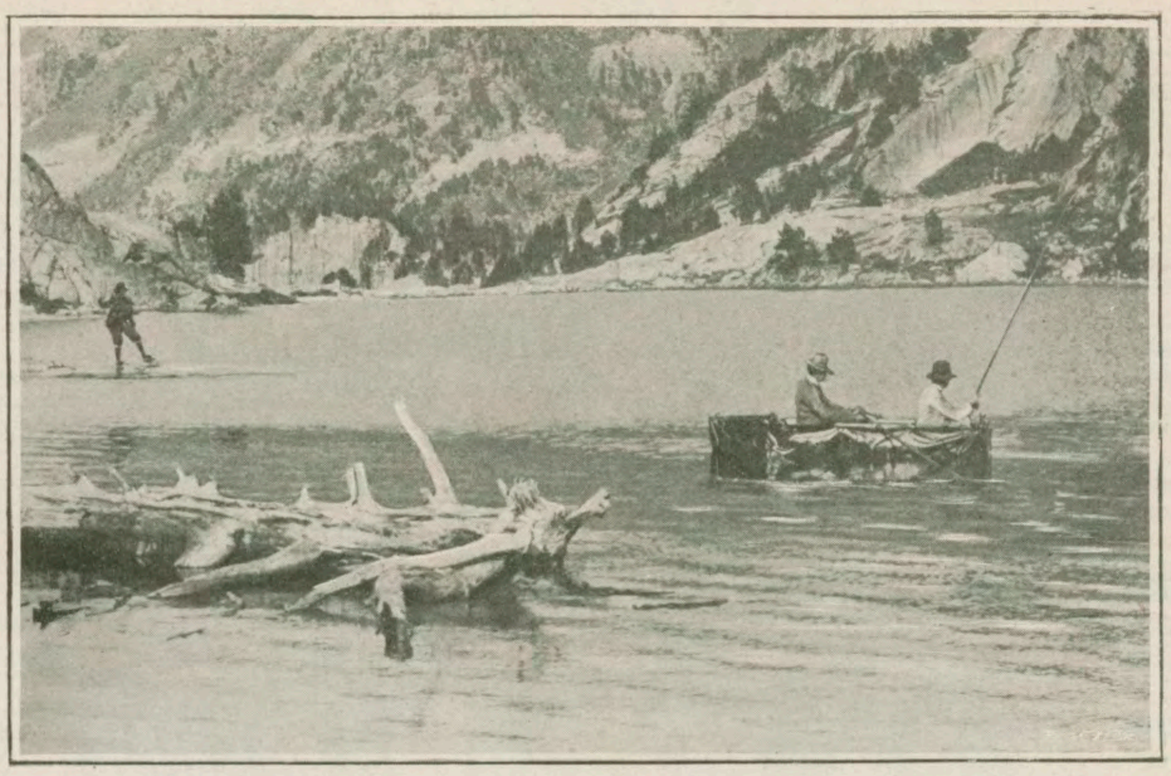
L'art de jeter la mouche ne s'acquiert que par une longue pratique, et les règles en sont trop familières aux amateurs pour qu'il convienne de les résumer ici. Disons seulement que la mouche doit toucher l'eau au moment même où la ligne lancée atteint toute sa longueur, sous peine de provoquer les fâcheuses éclaboussures, dont s'effraie naturellement le poisson, surtout en ces lacs limpides. Dès qu'elle est tombée, il faut la tirer doucement à soi en lui communiquant des saccades irrégulières propres à imiter les mouvements désespérés de la bestiole en péril. Cette manœuvre, qui accroît singulièrement les chances de prise, exige un sérieux apprentissage.

La pêche au lancer, avec poisson artificiel (spinning), très en faveur auprès des Américains, se pratique à l'aide d'une canne en bambou refendu très raide, en trois bouts, mesurant 2 m. 60 environ et munie d'un moulinet à quadruple multiplication, qui permet de récupérer le fil quatre fois plus vite et de lancer l'amorce à trente mètres au moins. Le lancer horizontal (underhand), beaucoup plus employé que le lancer vertical (overhead), s'opère de droite ou de gauche, indifféremment. La difficulté consiste à ramener la ligne lentement, de façon qu'elle demeure toujours tendue. La truite, très vorace, surtout en ces régions où les bonnes aubaines sont rares, se ferre d'elle-même sur la garniture d'hameçons. Ajoutons un détail qui n'est pas sans importance. Il est inutile, comme le croient certains amateurs, de mettre 300 ou 400 fr. à l'achat d'une canne. Pour deux ou trois louis, vous êtes assuré de trouver un engin suffisant et pour la même somme vous aurez un moulinet à quadruple multiplication monté sur agate.

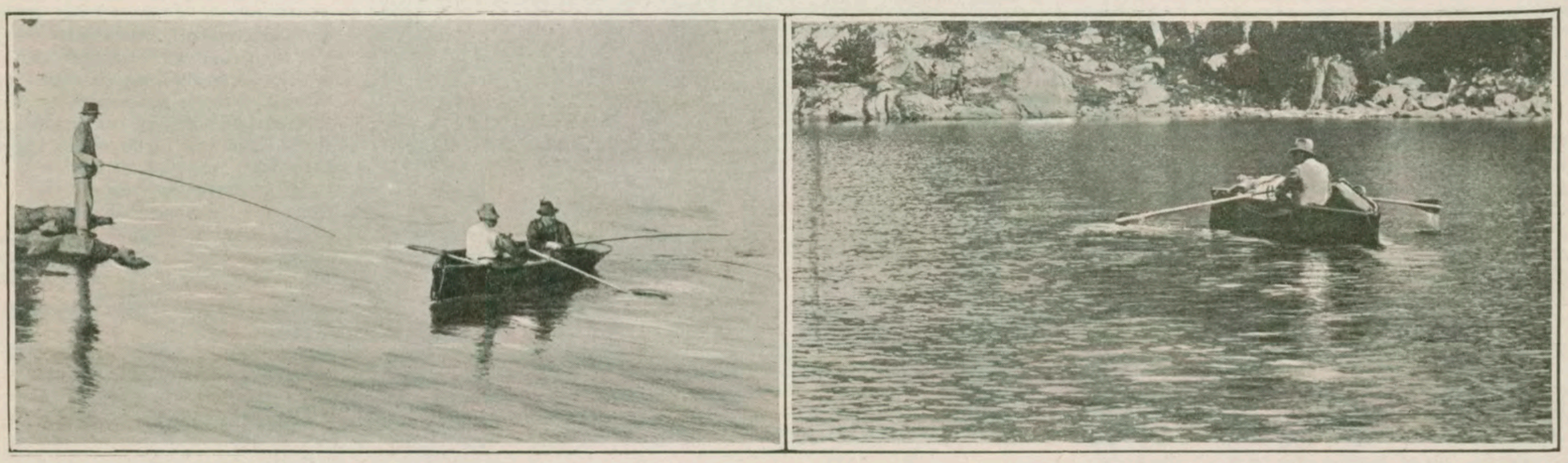
Toutes les stations pyrénéennes possèdent dans leur voisinage des lacs d'altitude moyenne, propres à ce genre de pêche. Les vallons secondaires qui dominent la vallée d'Aran, en Catalogne, s'enrichissent d'une région lacustre particulièrement pittoresque et restée sauvage malgré la proximité de Luchon. Quelques heures d'automobile suffisent pour atteindre le dernier village espagnol, Salardu, excellent centre de ravitaillement pourvu d'une posada fort décente. Outre les vivres, on est certain de trouver là des Catalans empressés à fournir les deux ou trois mulets nécessaires pour le transport du matériel. Le lendemain, en quelques heures de promenade, on arrive sans fatigue au bord d'un des innombrables lacs choisi d'avance, et les muletiers redescendent.

Un homme assure le service de ravitaillement aux Bains de Trédos où l'on peut, en cas de mauvais temps, se réfugier. Un guide-chef et deux porteurs réquisitionnés à Luchon (au prix de 15 et 10 francs par jour) assument la direction de l'expédition, quand elle ne comporte que quatre touristes. La nôtre qui dura six jours avait pris pour objectif le délicieux vallon de Colomès, le plus accessible et le plus caractéristique de la région.

HENRY SPONT.



La pêche.
Il ne faut pas s'éloigner du rivage, car l'eau, très froide, est parfois profonde de 60 à 80 mètres.



La pêche au lac de Saburédo (2.300 mètres).
Rien n'est impressionnant comme de voguer ainsi sur cette eau pure et bleue qui recèle en ses profondeurs glacées le secret de tant d'existences mystérieuses.

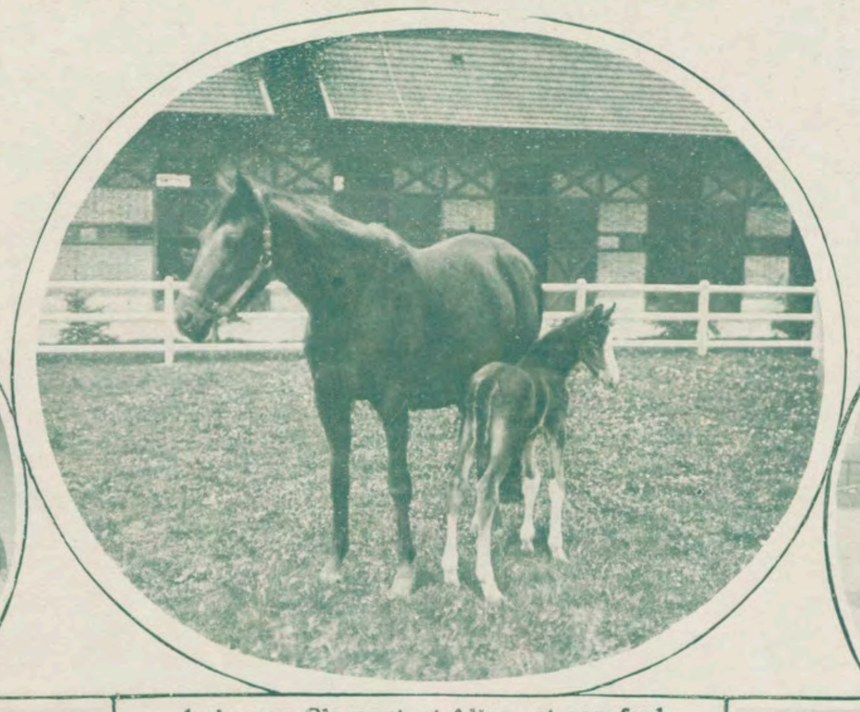
Démontage du bateau-pliant.
La pêche terminée, on tire de l'eau le bateau qu'on laisse un moment sécher au soleil avant de le replier.

UN ÉTALON D'UN MILLION

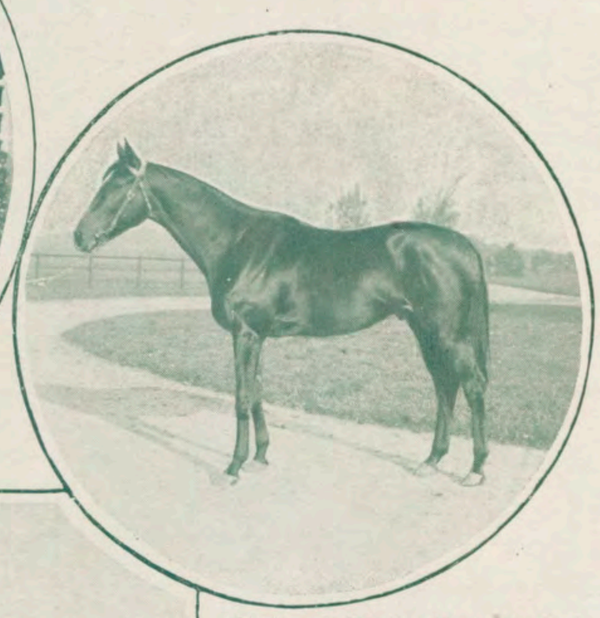
FLYING-FOX ET SA DESCENDANCE

Flying-Fox est l'étalon acheté le plus cher : près d'un million ⸗ Le portrait de Flying-Fox ⸗ La journée d'un grand étalon ⸗ Comment on élève les poulains au haras du Jardy ⸗ Une excellente opération financière ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗

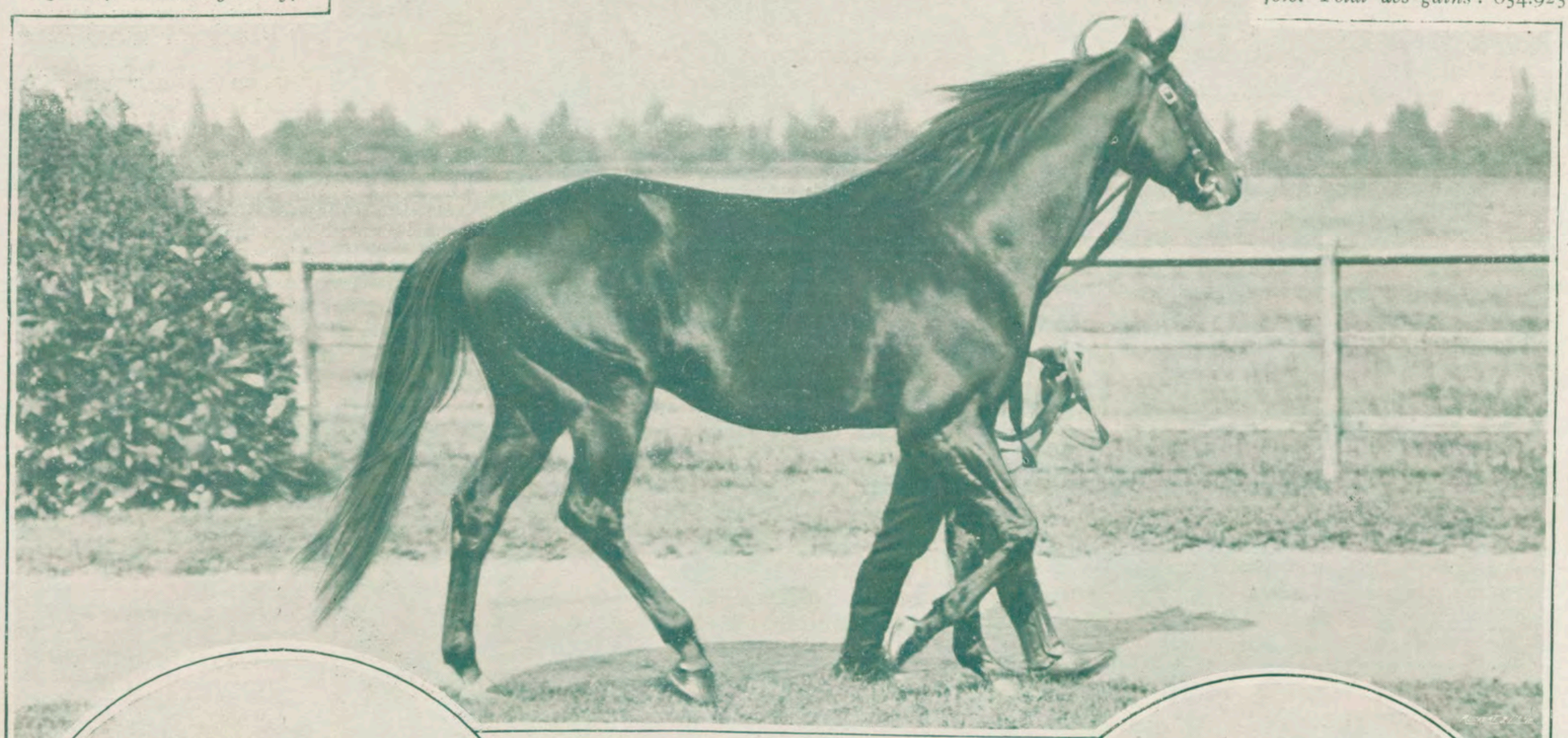
Gouvernant, par Flying-Fox et Gouvernante.
A couru quatorze fois : huit fois premier et quatre fois second. 362.025 *fr.*

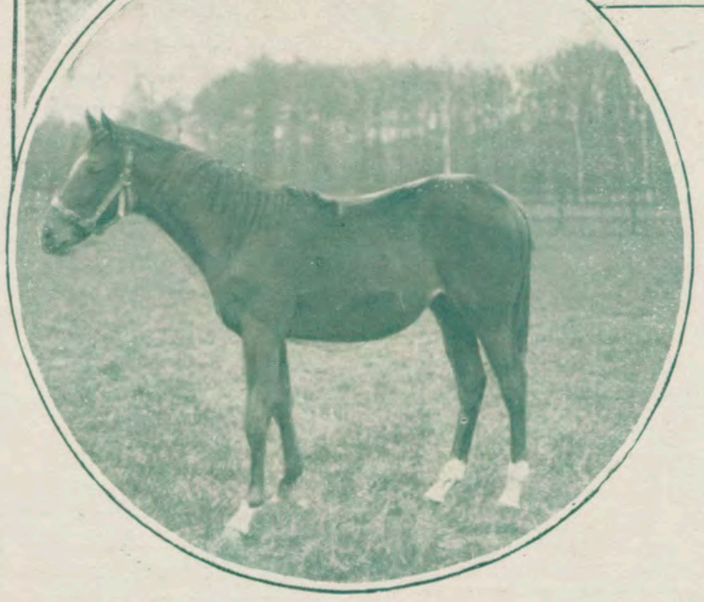


***Amie*, par Clamart et Alice, et son foal,**
Amie, poulinière née chez M. Ed. Blanc, est la mère d'Amilcar, d'Amicus, d'Ajax, d'Adam et d'Amasis.



***Ajax*, par Flying-Fox et Amie.**
A trois ans, il courut et gagna quatre fois. Total des gains : 654.925 *fr.*





***Flying-Fox*, par Orme et Vampire.**
Né en 1896 *en Angleterre, chez le duc de Westminster, acheté en* 1900 *par M. Ed. Blanc. Ses produits à deux ans et à trois ans ont gagné un total de* un million quatre cent soixante-douze mille cinq cent quarante-sept francs.

APEINE la saison des courses plates est-elle commencée que déjà l'écurie Edmond Blanc s'adjuge les principales épreuves. L'an dernier, les gains du propriétaire du haras du Jardy se sont élevés à 1.631.678 fr., auxquels il faut ajouter 61.080 fr. de primes d'élevage. Les produits de Flying-Fox : Adam, Ajax, French-Fox, Gouvernant, Jardy, Val d'Or, Lecteur, Muskerry et La Dévote, tous nés chez M. Edmond Blanc, et ayant tous — sauf French-Fox — triomphé sous ses couleurs,

Foal, par Mine-d'Or.
Mine-d'Or, par St-Louis et Catherine, née en 1888 *chez M. Clossmann, a déjà donné, chez M. Ed. Blanc, Mahomet, Midas et Mineur.*

Louqsor, yearling d'Airs-and-Grace.
Airs-and-Grace est la mère de Jardy. En 1898, *Airs-and-Grace gagna le Derby d'Epsom. Jardy est son premier produit. Depuis, elle a eu Louqsor.*

ont gagné dans cette même année — 1904 — 1.320.860 francs en 20 victoires.

Flying-Fox, par Orme et Vampire (par Galopin), naquit en Angleterre en 1896 et il fut acheté en 1900 par M. Edmond Blanc à la vente après décès du duc de Westminster, au prix exact de 984.375 fr.; avec les frais le prix d'achat dépasse *un million*. Le célèbre étalon du Jardy est bai, un peu foncé, avec une liste en

Trois grands cracks foals.
Ce sont trois fils de Flying-Fox, trois héros de la dernière saison sportive : Jardy, Adam et Val-d'Or, photographiés alors qu'ils n'étaient que foals.

***Val-d'Or*, par Flying-Fox et Wandora**
N'a couru que quatre fois à deux ans pour gagner quatre fois et rapporter 102.550 francs.

tête et une trace de balsane postérieure gauche; de bonne taille : 1 m. 64, bien planté sur des membres bien d'aplomb, les articulations très descendues, les genoux larges, les jarrets absolument nets, les canons courts, peut-être un peu légers, mais avec des tendons et des tissus d'une qualité exceptionnelle. Les pieds sont grands et forts, bien proportionnés à sa taille et à son poids.

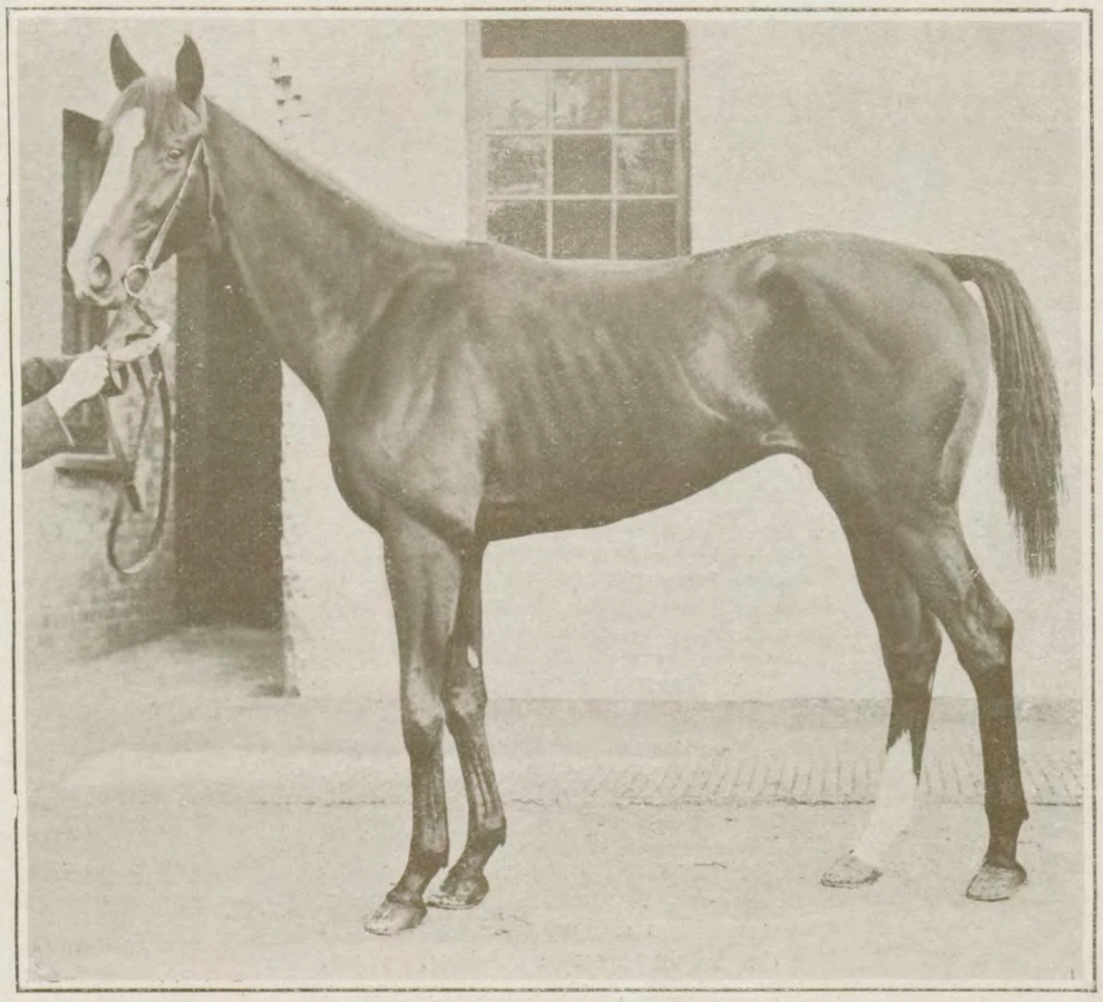
La tête est très expressive, avec un front large, un œil intelligent; les oreilles sont attachées bas, comme celles de son grand-père, mais aussitôt que le cheval est en mouvement, cette petite défectuosité esthétique n'existe plus. L'épaule est très inclinée, tellement inclinée même, qu'elle fait paraître l'encolure presque courte; la poitrine est très descendue, le passage de sangles très profond — on peut dire que Flying-Fox est remarquable de force et de puissance dans l'arrière-main, avec son rein court, ses hanches longues, sa croupe large, ses cuisses musclées descendant jusqu'aux jarrets.

Au repos, avec tous ses points de force saillants, Flying-Fox paraîtrait presque commun; en mouvement, sa physionomie s'allume, ses muscles ressortent.

Le père de Gouvernant est d'un caractère excellent — caractère que n'a pas le fils que lui a donné Gouvernante — bien qu'un peu volontaire; il lui faut pour le soigner un homme expérimenté, sérieux et doux. Son palefrenier, Jules Yvon, s'entend admirablement avec lui. Ce grand cheval est un grand dévoreur d'avoine : 20 litres d'avoine ne lui feraient pas peur, si on les lui donnait. En temps ordinaire, il reçoit 6 à 7 litres d'avoine, 2 litres de son mélassé, des mashes; trois fois par semaine, du vert pendant la saison, des carottes, environ 6 kilos de foin ou de luzerne et de la paille à volonté. Pendant la monte, sa ration est portée à 12 et 14 litres d'avoine, jamais plus, et en tous temps il a toujours à boire à volonté.

***Adam* par Flying-Fox et Amie.**
A couru quatre fois à deux ans pour gagner quatre fois et rapporter 77.250 francs.

***Jardy*, par Flying-Fox et Airs-and-Grace.**
Cette photographie représente Jardy yearling; il n'a pas encore été au dressage.



***Jardy*, par Flying-Fox et Airs-and-Grace.**
Jardy à deux ans. Jardy a couru quatre fois à deux ans et gagné quatre fois; ses victoires ont rapporté à M. Ed. Blanc 99.725 francs; à trois ans, il vient de gagner le Prix Noailles.

Flying-Fox a un estomac merveilleux, jamais il n'a eu la plus légère indisposition.

Comme travail, il est exercé deux fois par jour au manège, une fois en liberté aux trois allures et une fois à la longe, environ une heure le matin et trois quarts d'heure l'après-midi.

Si, dans les victoires des produits de Flying-Fox, une bonne part revient à l'excellent et très habile entraîneur de M. Edmond Blanc, il ne faudrait pas oublier le stud-groom du haras du Jardy : M. Duret, qui est un maître stud-groom. Un bon élevage, voilà le secret des victoires.

Au Jardy, les jeunes poulains commencent à manger avec leur mère à un mois ou six semaines; à deux mois, ils peuvent manger près de deux litres d'avoine par jour, et on leur donne des mashes tous les deux jours. La ration est augmentée d'environ un litre par mois pour arriver, au moment du sevrage (6 mois), à 6 litres, et sandépasser 14 litres en moyenne au moment de leur départ à l'entraînement, c'est-à-dire 18 mois. On donne aussi aux poulains du son mélassé.

En achetant un million l'étalon Flying-Fox, M. Ed. Blanc a fait une excellente opération financière; en effet, les produits du fils d'Orme ont rapporté en deux ans près de 1.500.000 francs, et le prix de la saillie est de 10.000 francs. Comme Flying-Fox — en dehors des poulinières du stud — saillit quelques poulinières étrangères, c'est un rapport à ajouter aux prix que gagnent les produits nés au Jardy.

PAUL MÉGNIN.

ÉCHOS

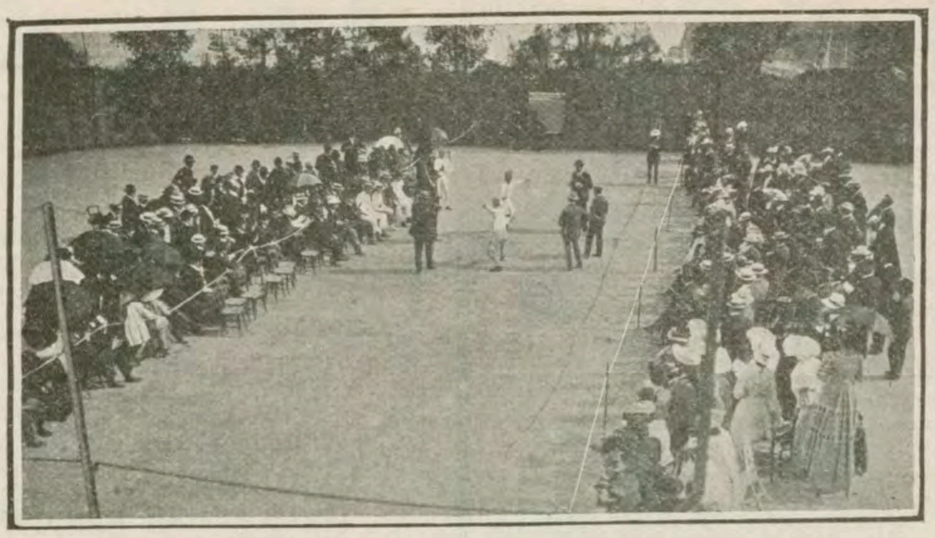
LA COUPE DES PYRÉNÉES

Nous regrettons que de nouveau le manque de place nous empêche de publier tout au long le règlement de ce concours organisé par la *Dépêche*, avec notre collaboration. De nombreux engagements commencent à parvenir aux bureaux de la *Dépêche* à Toulouse et à Paris, et le monde de l'Automobile semble très intéressé par cette épreuve de grand tourisme. Nous avisons nos lecteurs qu'ils peuvent s'engager jusqu'au premier juillet ; les listes seront closes après cette date, irrévocablement ; nous nous tenons à leur disposition pour tous renseignements, et sur leur demande nous leur enverrons le règlement de la coupe. Nous rappelons que le parcours a été tracé dans un pays magnifique qui vaut la peine d'être connu à fond; les chauffeurs-touristes partiront de Toulouse pour revenir à Toulouse en passant par Carcassonne, Perpignan, Argelès, Biarritz, à Biller, Pau et Tarbes au retour.

Concours de la Coupe Gordon-Bennett

Bon N° 1

Autour des Sports



Tournoi international franco-italien de Monte-Carlo.

Ce tournoi d'épée a été disputé entre une équipe française composée de nos meilleurs tireurs et une équipe italienne. Nos escrimeurs ont triomphé sur toute la ligne dans la poule par équipes et dans la poule individuelle; deux français sont arrivés en tête dans cette épreuve : MM. Willy Sulzbacher et Hugnet; troisième Rizzotti (Italien). Notre photographie représente l'assaut entre MM. Rizzotti et Hugnet.

Officiers Ministériels

ETUDE de Me Fernand Guénais, licencié en droit, avocat-avoué près le Tribunal civil du Blanc (Indre).

A vendre, le 10 mai 1905, à 1 heure du soir, à l'audience du Tribunal civil du Blanc,

La belle propriété de

L'ABBAYE DE FONTGOMBAULT

située commune de Fontgombault,
arrondissement du Blanc (Indre).
Contenance totale : 125 hectares environ.
Comprenant : l'Abbaye proprement dite, bâtiments d'habitation et d'exploitation en bon état, pouvant convenir facilement pour l'installation d'une usine.

MOULIN à farine sur la Creuse. Belle chute d'eau.

Petite propriété avec chalet près l'Abbaye,
Prairies naturelles de première qualité;
terres labourables, bois taillis, terrains viticoles, jardins potagers, vergers.
Chasse et pêche.
Mise à prix totale : 80.000 francs.

S'adresser, pour tous renseignements, à Me F. Guénais, licencié en droit, avocat-avoué, au Blanc.

NOGENT-SUR-SEINE (Aube). 2 heures Paris. Jolie propriété sur les bords de la Seine. Mise à prix : 45.000 francs. A adjuger le 7 mai 1905. Etude de Me Liron, notaire à Nogent.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Nous avons indiqué dans notre précédent Bulletin que diverses conditions contribuent à allonger ou à abréger la durée d'un caoutchouc donné, et rappelé que les premières et les plus importantes dépendent du choix des matières premières employées, et des méthodes de fabrication.

Vous avez beau, en effet, entourer des soins les plus minutieux un pneumatique, s'il a été confectionné avec des matières premières défectueuses, si les conditions de sa vulcanisation ont été défavorables, vous avez de très grandes chances de le voir périr prématurément.

C'est là un principe dont la rigoureuse exactitude se vérifie, hélas! quotidiennement.

Mais envisageons le cas d'un caoutchouc fabriqué dans de bonnes conditions, supposons-le théoriquement parfait. Il n'en reste pas moins soumis à l'action d'agents extérieurs qui, pour la plupart, ont sur lui une influence nocive très caractérisée.

La chaleur en particulier lui est défavorable; jusque vers 40 à 60 degrés, le caoutchouc conserve sa pleine élasticité, son nerf; ses qualités s'exaltent même un peu vers ces températures, mais au-dessus de 60 degrés elles tendent à diminuer.

Quand il a trop chaud, le caoutchouc travaille moins bien et se fatigue plus vite; il en est de même d'ailleurs lorsqu'il a trop froid. C'est à des températures moyennes qu'il travaille dans les conditions les plus favorables.

Un même pneu roulant au printemps sur une route résistera mieux à l'usure par frottement et aux coupures que s'il roule sur la même route en plein hiver, par un temps de forte gelée, ou encore et surtout par une grande chaleur estivale.

A cela il n'y a rien à faire. Un pneu doit travailler par tous temps, il s'use plus ou moins, mais c'est là une déchéance toute naturelle, une usure normale.

Il en est autrement de l'altération permanente que peut subir le caoutchouc du fait d'un mauvais magasinage. Si nous examinons la ligne de vie d'un caoutchouc conservé dans de bonnes conditions, c'est-à-dire dans un endroit relativement obscur et frais et à une température moyenne de 6 à 10 degrés en hiver, 10 à 20 en été, et que nous la comparions à celle d'un autre échantillon du même caoutchouc conservé dans un endroit plus chaud, dont la température moyenne serait par exemple de 25 à 30 degrés, nous constatons que le second sera arrivé à un certain degré de déchéance bien avant l'autre.

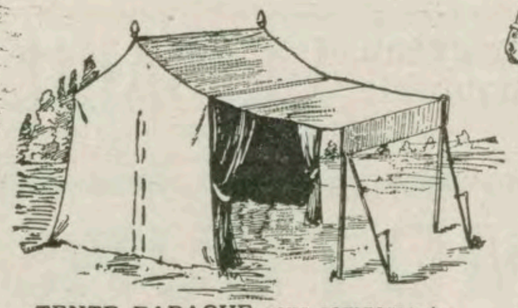
Ces déchéances exprimées en temps peuvent aller du simple au triple et même plus ; tel caoutchouc conservé dans de bonnes conditions sera encore apte à faire le service qu'on réclame de lui au bout de trois ans, alors que si on le magasine dans un endroit trop chaud il ne vaudra plus rien au bout d'une seule année.

C'est pourquoi, dans nos précédentes causeries, nous avons toujours insisté sur la nécessité pour les chauffeurs de conserver leurs pneus dans un local frais et sombre ; les routes sont, hélas ! un terrain très suffisamment meurtrier pour qu'on se préoccupe d'écarter d'eux, lorsqu'ils sont au repos, les agents destructeurs qui hâteraient leur perte.

Michelin et Cie.

LE CAMPEMENT POUR LA VIE EN PLEIN AIR

TENTE CONIQUE A PANS
toiles variées, toutes dimens.



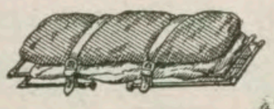
TENTE BARAQUE pour campements, voyage. chasse, toutes dimensions.

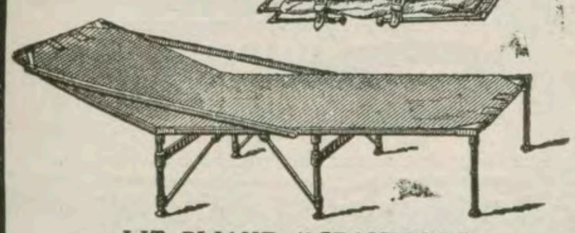
ÉQUIPAGES COMPLETS
pour bête de somme.

TENTE DITE MARQUISE
pour jardin, bains de mer, etc.

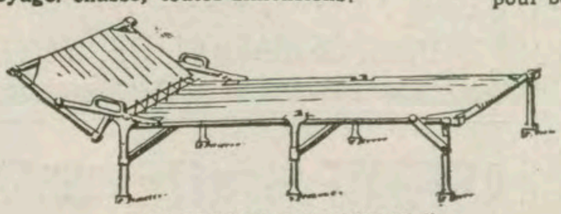
TENTE PAVILLON
monture tube d'acier, facile à monter, toutes dimensions.

Plié.

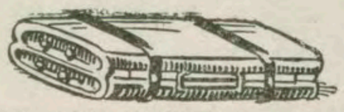




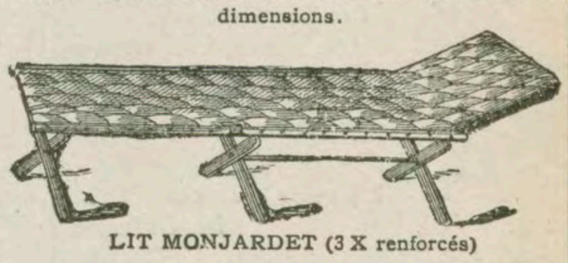
LIT PLIANT "CRAMPELL"



LIT PLIANT "MONTEIL"



LIT PLIANT « MONTEIL » paqueté.
Dimensions : 75×26×15 cent.



LIT MONJARDET (3 X renforcés)

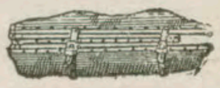
MONJARDET

FABRICANT

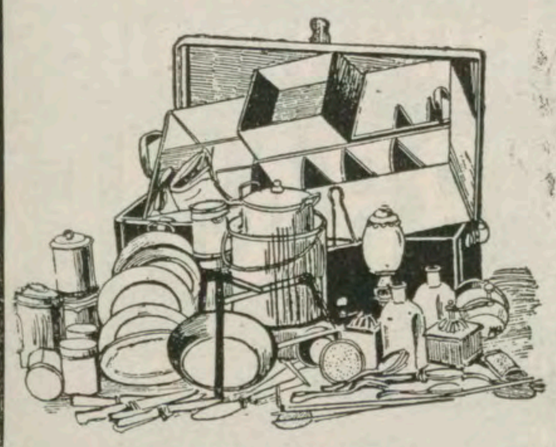
PARIS - 21, Rue de Richelieu - PARIS

Téléphone 299-02

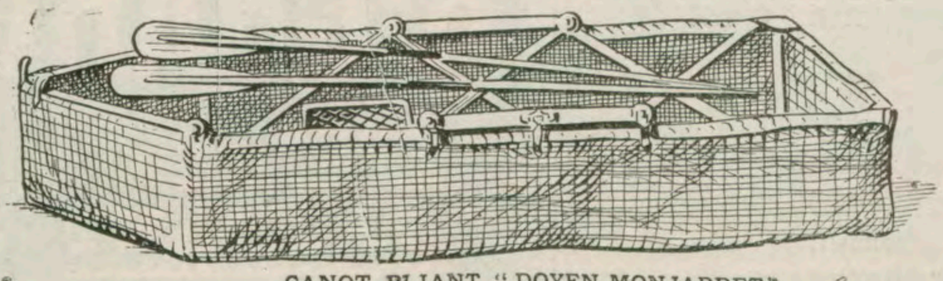
Album illustré contre 0 fr. 60 cent.



LIT 3 X PLIÉ



PANIER CANTINE



CANOT PLIANT "DOYEN-MONJARDET"
nouveaux modèles insubmersibles.

LE CANOT PLIANT
porté à dos d'homme.

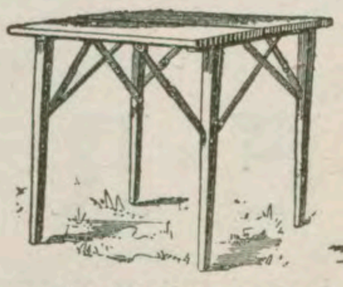


TABLE PLIANTE

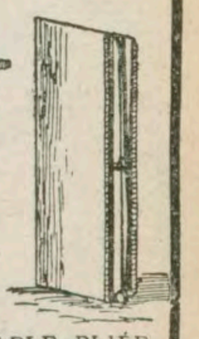


TABLE PLIÉE

La Bourse des Sports

1° Petites annonces *non commerciales*, la ligne de 36 lettres. ... ... 1 fr. »
2° Petites annonces *commerciales*, la ligne de 36 letires. .. .. 1 fr. 50
3° Petites annonces *illustrées*. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centimètres. 20 fr. »

Nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs désireux d'acheter, vendre ou échanger tout article sportif, d'avoir recours à notre "Bourse des Sports", lue par les 200.000 lecteurs de la *Vie au Grand Air*. On est presque sûr de trouver acquéreur pour un objet d'occasion en l'annonçant dans la "Bourse des Sports".

Automobiles

Rochet-Schneider 24 et 35 HP, modèle 1905, livraison février, mars, avril, etc.
Adressez-vous au chevalier G. de Knyff, directeur de la maison *Maurice Outhenin-Chalandre*, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine; la maison de confiance par excellence.
Catalogue et renseignements franco sur demande.

Renault frères 20, 14 et 10 HP, modèle 1905, livraison janvier, février, mars, etc.
Adressez-vous au chevalier G. de Knyff, directeur de la maison *Maurice Outhenin-Chalandre*, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine; la maison de confiance par excellence.
Catalogue et renseignements franco sur demande.

Panhard et Levassor 10, 15, 18, 24, 35 et 50 HP, 1905, livraison de suite ou à bref délai, avec ou sans carrosserie.
Adressez-vous au chevalier G de Knyff, directeur de la maison *Maurice Outhenin-Chalandre*, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine; la maison de confiance par excellence.
Catalogue et renseignements sur demande. (2342)

Garage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Tél. 307-52. (2343)

L'Auto-Palace, 77 *bis*, avenue de la Grande-Armée, téléphone 524-27, à livrer de suite landaulet Mors, 14 HP, 1905, carrosserie Labourdette de grand luxe. (2344)

PANHARD-LEVASSOR 24 HP, doubl. phaét., occ.
PANHARD-LEVASSOR 18 HP, doubl. phaét., occ.
PANHARD-LEVASSOR 10 HP, ton., cap., gl., occ.
PANHARD-LEVASSOR 10 HP, d. ph., lim., occ.
MORS 19 HP, tonneau, occasion.
DE DION-BOUTON 8 HP, landaulet, occasion.
Vente, achat, échange
Reprise en compte de toutes voitures de bonnes marques, sans exception, sur châssis ou voitures complètes, neuves ou d'occasion.
Ernest Loste, 37, rue Brunel, Paris. Tél. : 555-43. (2345)

35 chevaux, tonn. roi des Belges, état neuf, gros pneu, 80 kil., 12.500 fr.
SPIDER, 10 ch., 2 cyl., 2 allum caout. compound, 30 kil., 1.400 fr.
VIS-A-VIS 5 ch., capote, pn. neuf, 30 kil., bon état, 1.800 fr.
Belle carrosserie, tonneau état neuf, 250 fr.
E. Goujon, 53, rue Borghèse, à Neuilly-sur-Seine. (2346)

Bicyclettes

2 belles bicyclettes, homme et dame, r. lib., à v. bas prix, occ. rare. Concierge, 14, rue d'Amsterdam. (2347)

Chiens

Spécialité de petits bouledogues français, blancs et blancs marqués; dont le chenil a remporté en 1899 le prix Gordon-Bennett et nombreux premiers prix aux expositions. M. Ferrand, 5, rue d'Avron, éleveur. (2348)

Cours et Leçons

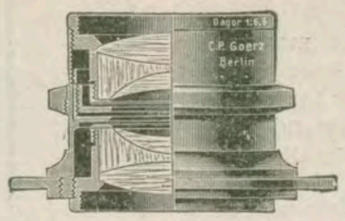
Tout le monde chauffeur. Ecole Ganneron, 39, rue Ganneron. Obt. du brevet, 50 fr. Garage de voitures à partir de 20 fr. par mois. (2349)

Divers

J'achète cher diamants, perles fines, objets d'art. Henry, expert, 12, rue Le Peletier, entresol, téléphone 297-21. (2350)

LÉON BOLLÉE
F. I. A. T.
PANHARD
RENAULT Frères
MERCÉDÈS
BAYARD-CLÉMENT
Tous les modèles 1905 livrables de suite
E. LAMBERJACK
Société Franco-Américaine d'Automobiles
95, boul. Gouvion-St-Cyr, PARIS

Double-Anastigmats Goerz



Dagor
1 : 6,8 (Série III)
Objectif **universel** lumineux, pour tous les usages de la Photographie. Donne à pleine ouverture, c. à d. avec la plus grande luminosité, une image très nette jusqu'aux bords de la plaque. **Très recommandable pr des chambres à main.**

Celor
1 : 4.5 (Série I b)
Objectif **spécial** pour vues instantanées les plus rapides, instantanés faits dans des conditions défavorables, portraits dans l'atelier et en chambre, trichromo-photographie, projections, etc., etc. Type très court.

Syntor
1 : 6,8 (Série I d)
Objectif bon marché pour chambres à main.

Les lentilles postérieures de tous les Double-Anastigmats Goerz peuvent être utilisées comme objectifs à long foyer pour paysages.

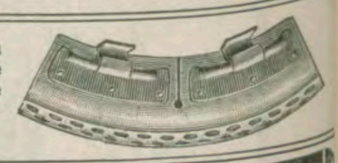
En vente dans les principaux magasins d'articles photographiques et à la maison

Optische Anstalt C. P. GOERZ Aktien-Gesellschaft
Optique et Mécanique de Précision
PARIS, 22, Rue de l'Entrepôt

Maison principale
Berlin-Friedenau.
Londres 1/6 Holborn Circus, E.C.
New-York 52 East Union Square.

Catalogue n° 10 d'Objectifs, d'Appareils photographiques et de Jumelles gratis et franco.

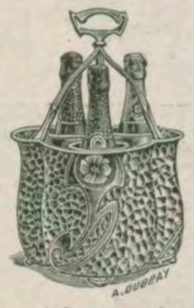
Le nouveau Démontable **LE DALILA** est, de tous les démontables, le meilleur marché et le mieux fait
DALILA, 178, boulevard Pereire, PARIS



La Mignonne

JUMELLE PLIANTE A CHAMBRE NOIRE

Exiger la marque de fabrique sur le bouton :
LA MIGNONNE
Patent brevetée S.G.D.G.
En vente chez tous les Opticiens
Prix : 26 fr. 50
L. PETIT, fabricant, 12, rue Barbette, PARIS
Téléphone : 292-63



Orfèvrerie massive et plaquée
Coutellerie anglaise
SPÉCIALITÉ DE BIBELOTS DE TABLE EN ARGENT ANGLAIS ET CRISTAUX MONTÉS
E.-J. Bliss & C°
43, boulevard Haussmann, Paris
Seau à frapper 3 bouteilles de champagne

MOTEURS
pour Motocyclettes et Voitures
TRANSFORMATION DE MOTEURS
H. DECKERT & Cie
BUREAUX : 63, rue Bayen
USINE : 20, rue Bacon
PARIS (XVIIe) Téléphone 552-49

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) **Cigarettes** ou la Poudre **ESPIC**

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES. CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

GRAND COMPTOIR SYNDICAL DES MONTRES extra-plates de BESANÇON
Cie du CHRONOMÈTRE "LE ROYAL"
Envoi à l'essai de MONTRES PLATES, CHRONOMÈTRE *à ancre non magnétique.*
Boîte Acier 25f; Vieil Argent 30f; Argent 35f
Boîte Plaqué Or à 60 gr 55 fr.; Tout Or 135 fr.
GARANTIE 10 ANS
Chiffres PLAQUE-OR en relief fixe sur la Boîte GRATUITEMENT

NEVRALGIES MIGRAINES. — Guérison certaine par les Pilules Antinévralgiques du **Dr CRONIER**
Boîte 3 fr. SCHMITT, Phien, 75, Rue La Boëtie, Paris.

La vraie Voiture de grand et petit Tourisme, c'est la

BERLIET

qui a eu, en 1904, un succès que tout le monde reconnaît, et dont les modèles 1905 sont irréprochables.

SIÈGE SOCIAL
12, Chemin des Quatre-Maisons
LYON

H. TART & Cie
Agent général pour Paris,
2, Avenue Alphand

23, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

Automobiles RICHARD-BRASIER

PREMIER des Éliminatoires Françaises
GAGNANT de la
Coupe GORDON-BENNETT (1904)
Société des Anciens Etablissements GEORGES RICHARD

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. — H.-L. Motti, Paris. *Le Gérant :* Jarrige